

ВОЙНА В ВОЗДУХЕ

59

Messerschmitt Bf 109



часть 2

Me 109C или D из 2./JG 71 (позднее 6./JG 51), 1938 год. Неизвестно, была ли акулья пасть распространенным мотивом в оформлении самолетов эскадрильи, или это была отличительная черта данного самолета. Вообще, немцы очень редко использовали этот элемент в оформлении своих самолетов. Обтекатель втулки винта желтого цвета. (Обычно в литературе говорится, что обтекатель у данного самолета белый, но тщательный анализ снимка позволяет точно определить разницу в цвете обтекателя и белых зубов).



Me 109E-3 из 4./JG 51, северная Франция, весна 1940 года. Нестандартный камуфляж в виде нерегулярных пятен 02/65/71. На крыльях крупные кресты, растянутые на всю хорду крыла.



Me 109E-3 из 3./JG 3, западная Германия, зима 1939/40 г. Очень необычный камуфляж. Базовая окраска частично закрыта пятнами 71 и 02. Возле выхлопных патрубков пятна RLM 71, на хвосте отсутствует свастика.



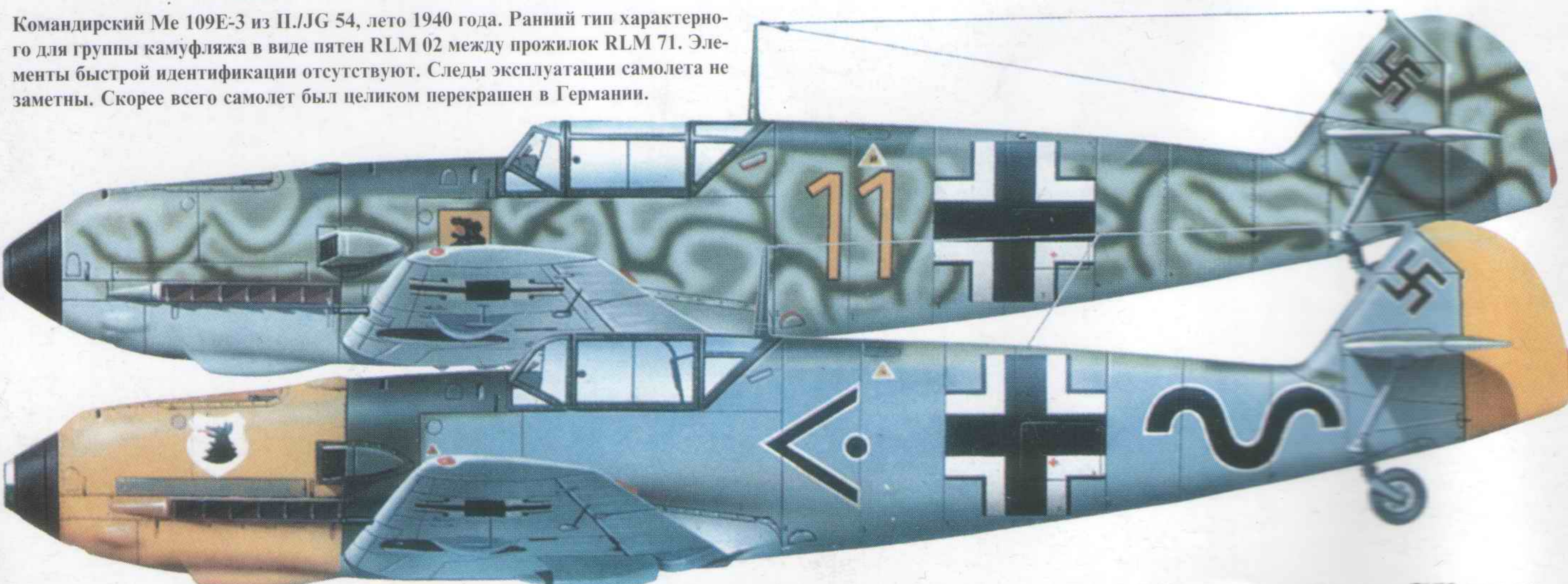
Me 109E-3 из 2./JG 3, северная Франция, август 1940 года. Самолет, вероятно, принадлежал командиру эскадрильи. Обтекатель втулки, капот и фюзеляж перед фонарем желтые, как это было определено перед началом операции «Adlerangriff» в августе 1940 года. Эмблема на капоте осталась незакрашенной.



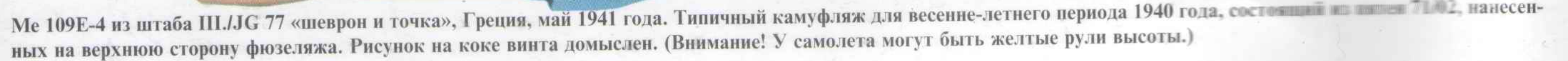
Me 109D из IV.(N)/JG 2, Германия, лето 1940 года. Самолет одной из первых ночных истребительных эскадрилий. Типичная окраска и обозначения. Белая буква «N» за крестом обозначает слово «Nacht» - «ночной».



Командирский Me 109E-3 из II./JG 54, лето 1940 года. Ранний тип характерного для группы камуфляжа в виде пятен RLM 02 между прожилок RLM 71. Элементы быстрой идентификации отсутствуют. Следы эксплуатации самолета не заметны. Скорее всего самолет был целиком перекрашен в Германии.



Me 109E-4 из штаба III./JG 77 «шеvron и точка», Греция, май 1941 года. Типичный камуфляж для весенне-летнего периода 1940 года, состоящий из пятен 71/02, нанесенных на верхнюю сторону фюзеляжа. Рисунок на коке винта домысел. (Внимание! У самолета могут быть желтые рули высоты.)



Messerschmitt Bf 109

часть 2



Me 109E

Опыт работы над прототипами с двигателем DB 601 позволил конструкторскому коллективу осенью 1937 года приступить к созданию очередной модификации «мессера» - Me 109E. Прототипами новой модификации стали Me 109V15 (W.Nr. 1773) и его дубль Me 109V15A. Один из них должен был стать образцом для серийных самолетов E-1, а второй планировалось использовать для испытаний. Оба самолета были вооружены четырьмя пулеметами с электро-пневматической системой спуска (EPAD), но снимки показывают, что у одного из них, вероятно V15, отсутствовали пулеметы MG

17 в крыльях. Первый из прототипов имел регистрационный номер D-IPHR (CE+BE), регистрационный номер другого неизвестен.

Обе машины отличались от остальных «мессеров» кардинальным образом переделанным двигательным отделением. Переделки также затронули некоторые части фюзеляжа и крыльев. В крыльях установили новые радиаторы F 456C фирмы SKF (у самолетов с двигателем Jumo хватало одного радиатора под двигателем). В фюзеляже изменили устройство топливной системы, что внешне отразилось в переносе горловины бензобака за кабину пилота. Заметным переделкам подверглось шасси, особенно систе-

ма фиксации, что заметно повысило надежность. Шасси получило новые механизмы уборки, были усилены стойки и узлы крепления. В результате масса одной стойки возросла со 120 до 150 кг.

Испытания самолетов планировалось на декабрь 1937 (V15) и январь 1938 года (V15A). По-видимому, сроки удалось соблюсти. В ходе заводских и государственных испытаний, начатых в январе 1938 года, оба самолета показали себя хорошо и в общем отвечали всем возлагаемым на них надеждам. Но требовалась известная доводка. Кроме того, еще не были наработаны необходимые запасы двигателей DB 601, хотя выпуск их уже начался. Обнаруженные недостатки удалось



Два снимка Me 109E-0, выпущенного в начале 1938 года. Два самолета этого типа использовались для дезинформации противника. Обратите внимание на характерные черты машины: отсутствие в капоте каналов для пулеметов, отсутствие антенной мачты (несмотря на то, что на киле есть крепление для антенны), удлиненный воздухозаборник турбонаддува, а также выхлопные патрубки новой формы. Самолет на снимках несет трехцветный камуфляж (70/71/02) и опознавательные знаки, обычные для учебной части. Обратите внимание на эмблему, нанесенную рядом с крестом.



He 112V9 (W.Nr. 1944, D-IGSI) - прототип He 112B, превзошедшего Me 109. Появление этого самолета летом 1937 года стало серьезным вызовом для BFW.

сравнительно быстро устранить и весной 1938 года начали сборку самолетов Me 109E-0, а также приступили к подготовке серийного выпуска «Эмилей».

Тем временем заводы III Рейха по-прежнему выпускали Me 109D. Фирма Daimler-Benz развертывала выпуск двигателей DB 600, которые превосходили по своим характеристикам моторы Jumo 210. Однако производство новых моторов еще было недостаточным. Так, в 1936 году моторов Jumo было произведено в

два раза больше, чем DB. Кроме того, двигатели DB 600 еще были слишком тяжелые и не всегда отличались надежностью. Кроме того, переход на DB 600 был бы нерациональным еще по одной причине. Максимальная мощность 600-го составляла 900 л.с., тогда как шедший ему на смену 601-й развивал уже 1100 л.с., отличаясь при этом большим запасом прочности и надежностью. Поэтому было решено подождать, продолжив выпуск старых Me 109D.

Но вскоре выяснилось, что DB 601 будет готов не так быстро, как ожидалось. Хотя зимой 1936 года предполагали, что выпуск DB 601 начнется уже в январе 1937 года, но планы пришлось пересмотреть, и первые пять DB 601A ожидалось не ранее июля 1937 года. Но и этим надеждам не суждено было сбыться, поэтому до конца 1938 года люфтваффе не получило ни одного Me 109E. Однако, если задержки были допустимым явлением в промышленности, в полити-



Один из Me 109E-0, сфотографированный в полете с борта Me 110. В отличие от двух «Эмилей» Me 109 «D», остальные опытные E-0 оснащались пулеметами и радиостанцией. Возможно, они могли нести в крыльях пушку MG FF.



Два снимка Me 109V15 или V15A. Оба прототипа были одинаковы и использовались в программе интенсивного развития Me 109. Следует обратить внимание на нетипичную окраску капота двигателя.

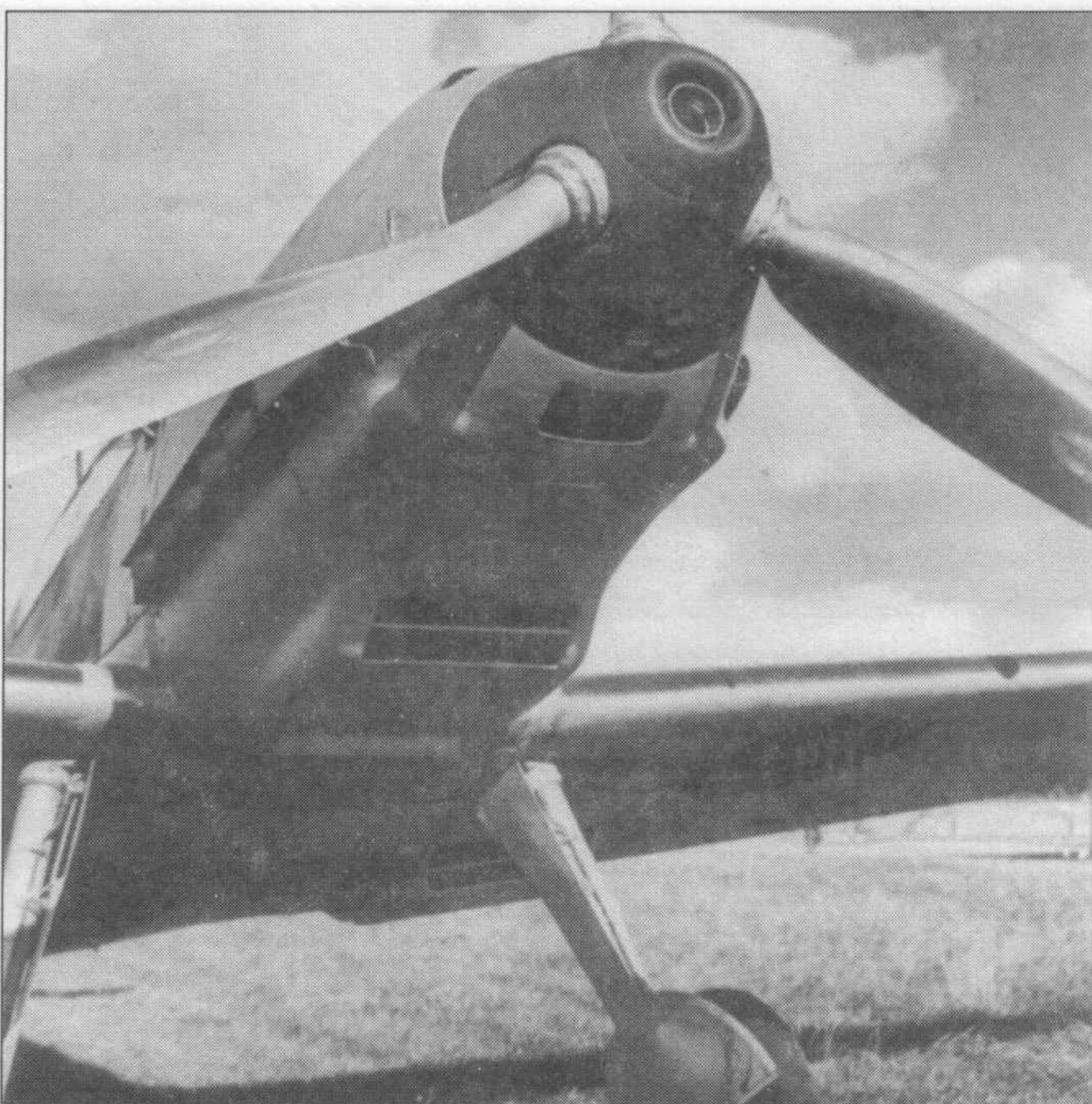


Один из первых Me 109E (D-IPGS) с подломившейся левой стойкой шасси, 1939 год.

ке они обходились государству совсем в другую цену. Невозможность создать двигатель мощностью более 1000 л.с. свидетельствовала об экономической слабости государства и позволяла сторонним наблюдателям делать далеко идущие выводы. Поэтому факт отсутствия 1000-сильного двигателя всячески скрывался. Вместе с тем, с аншлюсом Австрии Германия обрела могущественного врага в лице Великобритании. В такой ситуации объявлять о своей слабости потенциальному противнику было и вовсе невыносимо. Поэтому, чтобы замаскировать слабость люфтваффе было решено перейти в наступление. Вместо трусливых попыток скрыть информацию III Рейх приступил к широкой программе по сливу дезинформации. Для этой цели нескольким серийным Me 109 было уготовано играть роль современных машин, по характеристикам превосходящих английские аналоги, в первую очередь «Spitfire». В результате появился самолет-призрак - другой Me 109D, который мы для отличия будем обозначать как Me 109 «D».

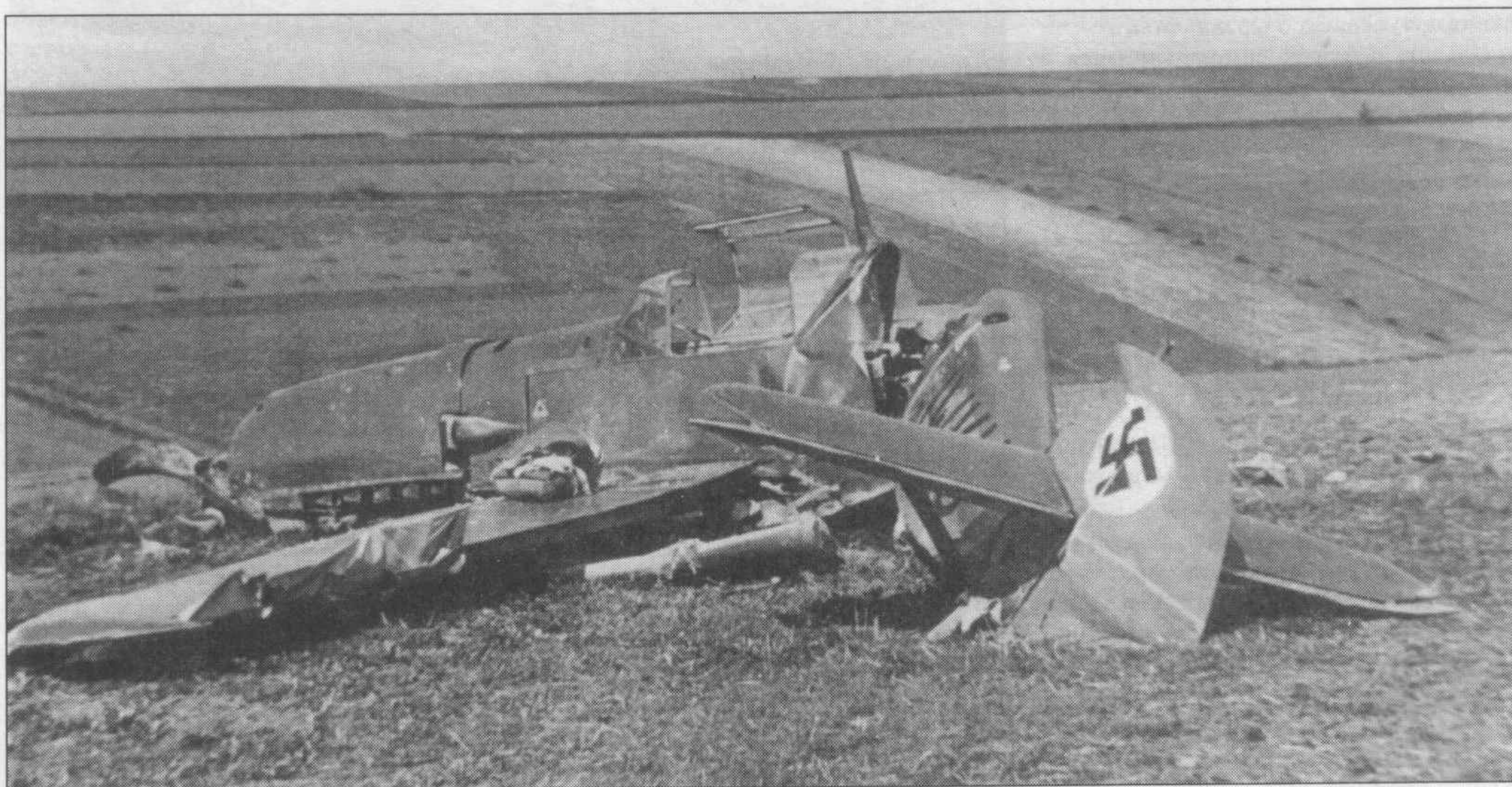
Уже в 1937 году в Цюрихе было заявлено, что представленные Me 109 представляют собой серийные машины, хотя подавляющее большинство истребителей было специально доработано. В ноябре того же года появилась информация о том, что FAI зарегистрировало новый мировой рекорд скорости 611 км/ч, поставленный на подготовленном серийном Me 109. Чтобы поддержать необходимый имидж, было решено подготовить два самолета на роль серийных Me 109 «D». В это время действительно начинался выпуск модификации Me 109D, правда, оснащенной двигателем Jumo 210. Внешне «Доры» практически не отличались от «Берт» и «Цезарей», что облегчало задачу дезинформаторам. В итоге летом 1938 года Германия уже располагала «несколькими эскадрильями» новых истребителей, способных

Me 109E «Красная 7» из I/JG 1 во время дозаправки и пополнения боекомплекта. 1-я группа очень быстро была снята с польского направления и переброшена на запад.

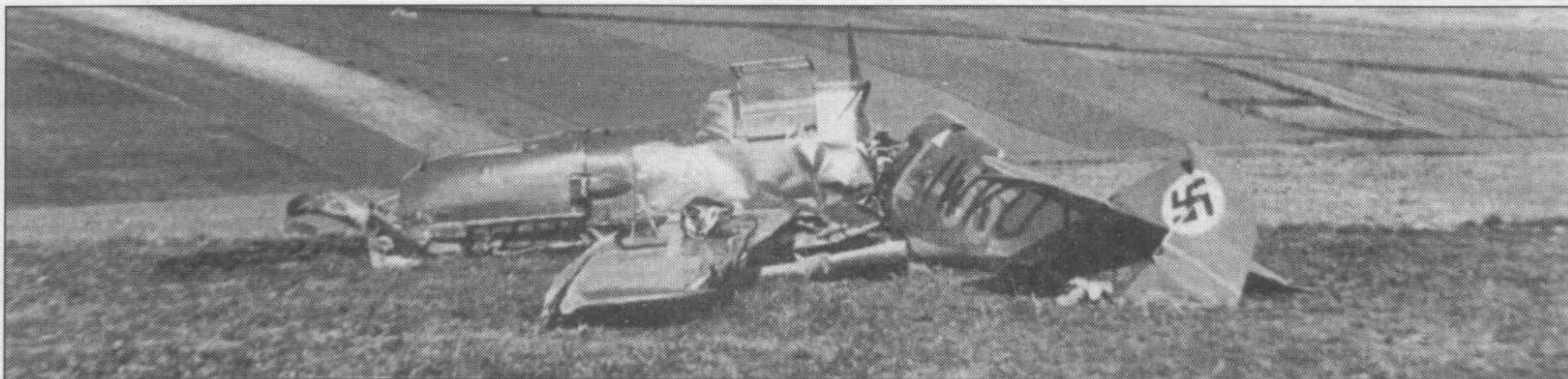


Крупным планом Me 109V15 (скорее V15A). Видно отверстие для пулемета в крыле и «поперечина» в радиаторе под мотором.

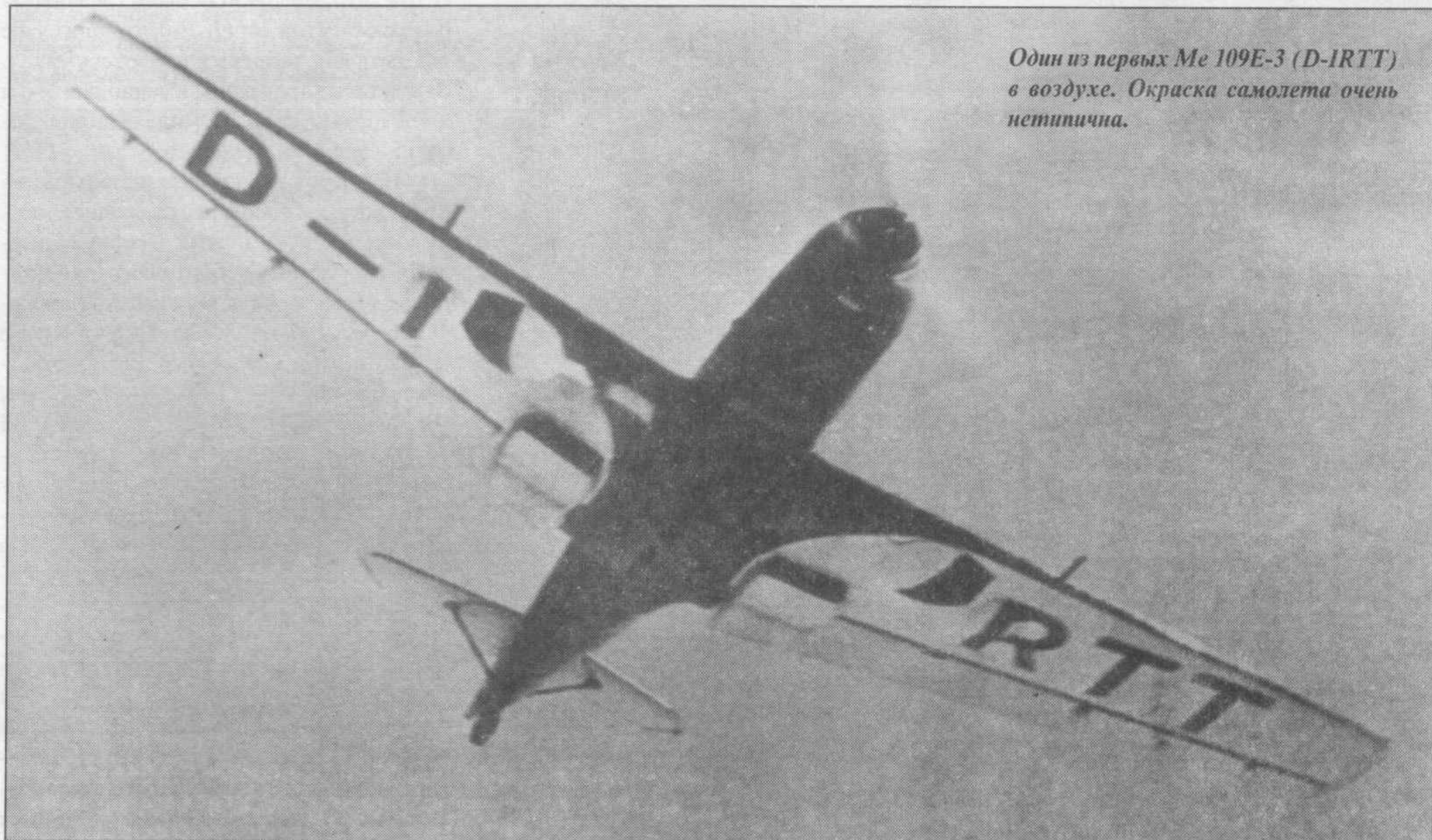




Серия из четырех снимков разбитого Me 109E с гражданским номером D-IWKU, нанесенным поверх номера L-55. У самолета нет вооружения в крыльях, но места для пушек MG FF предусмотрены. Обратите внимание на фюзеляж, разломившийся позади кабины. Это было одно из слабых мест «мессера».



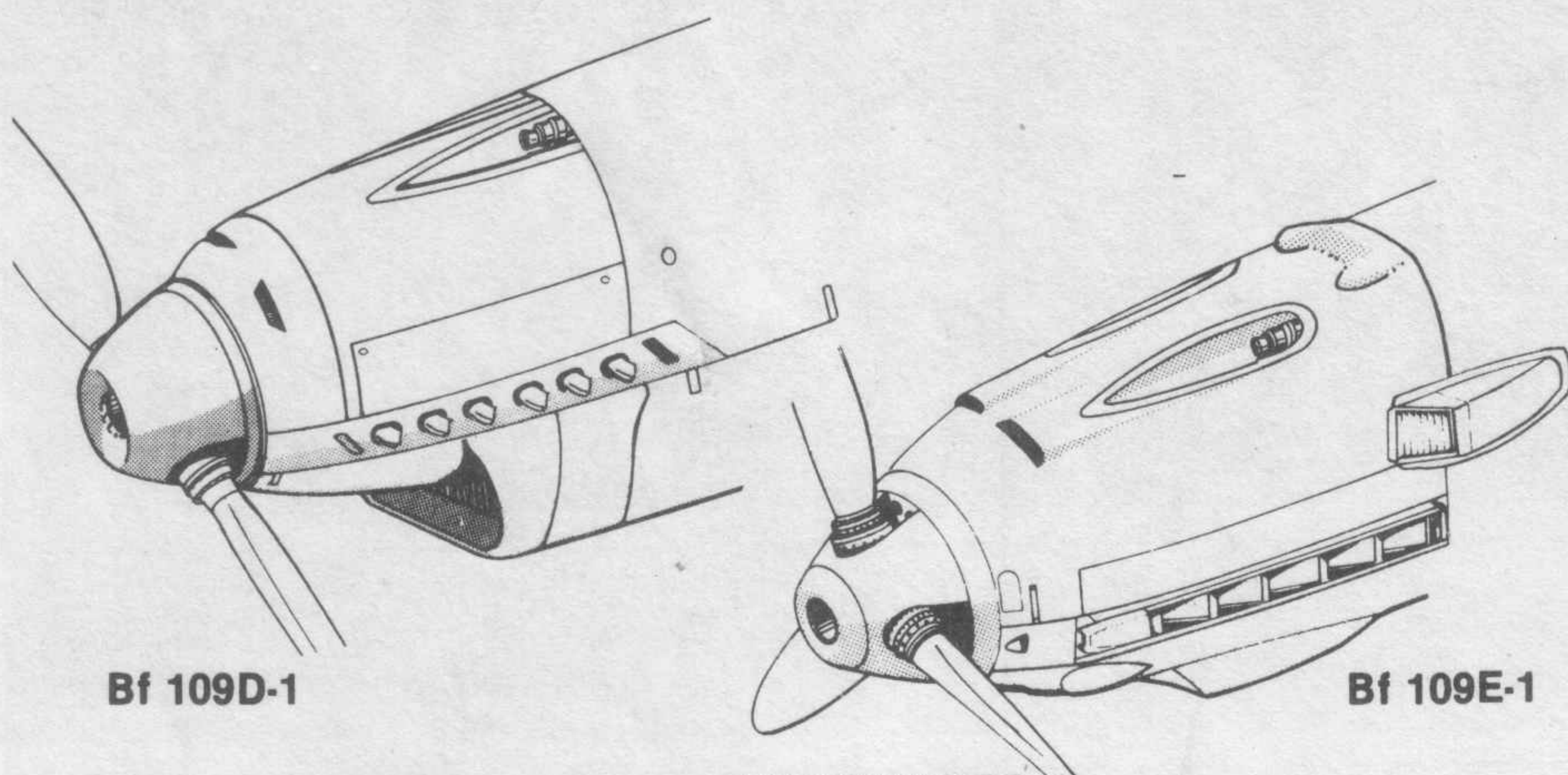
Me 109E-1 имел полностью переработанный воздухозаборник под капотом. Большой радиатор, расположенный под мотором, уступил место двум тонким радиаторам, перенесенным в крылья, а небольшой масляный радиатор перенесли с левого крыла под мотор.



Один из первых Me 109E-3 (D-IRT) в воздухе. Окраска самолета очень нетипична.

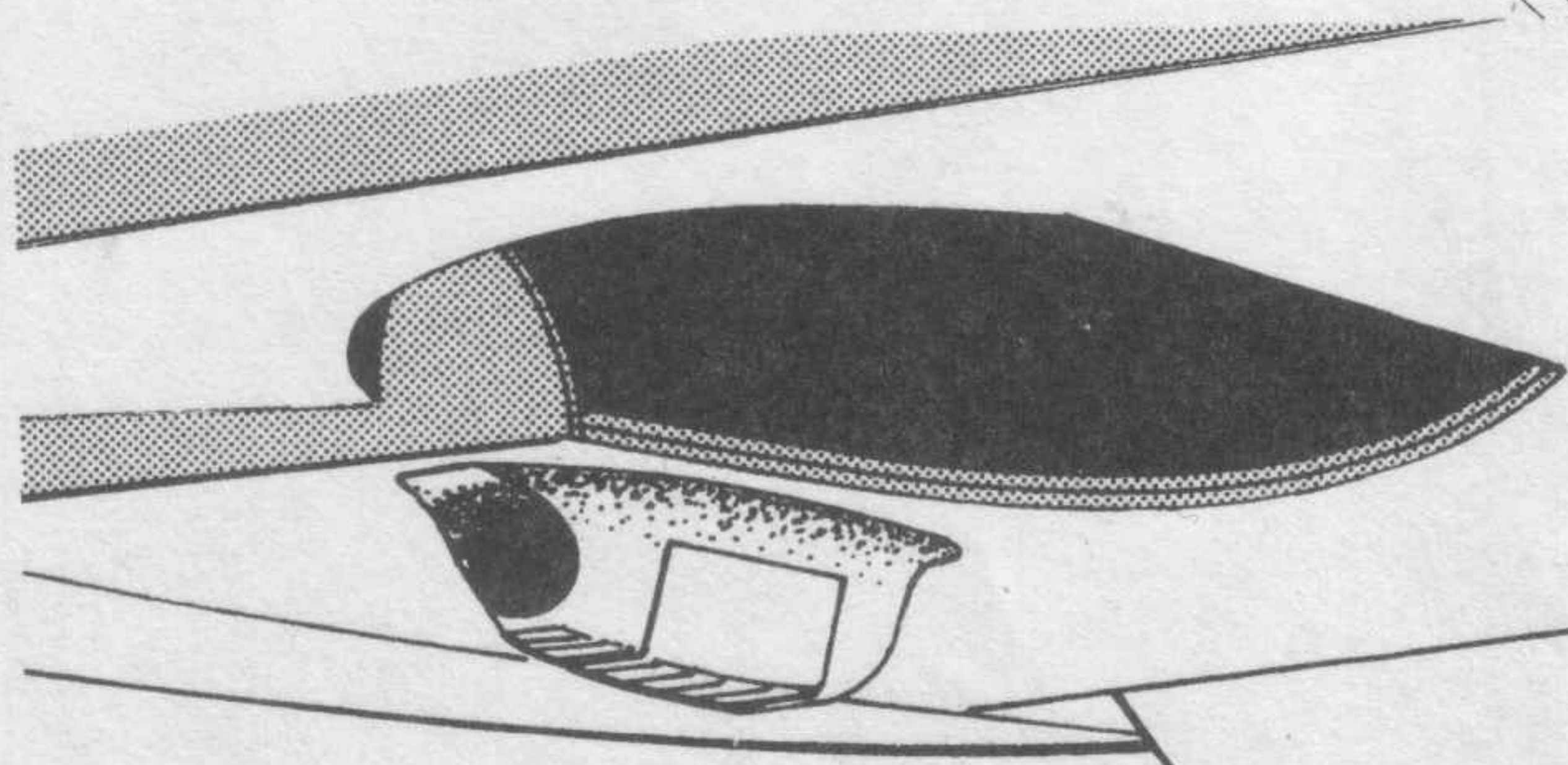


Немногие ранние E-1 оснащались ракетницей, строенной в правый борт фонаря.

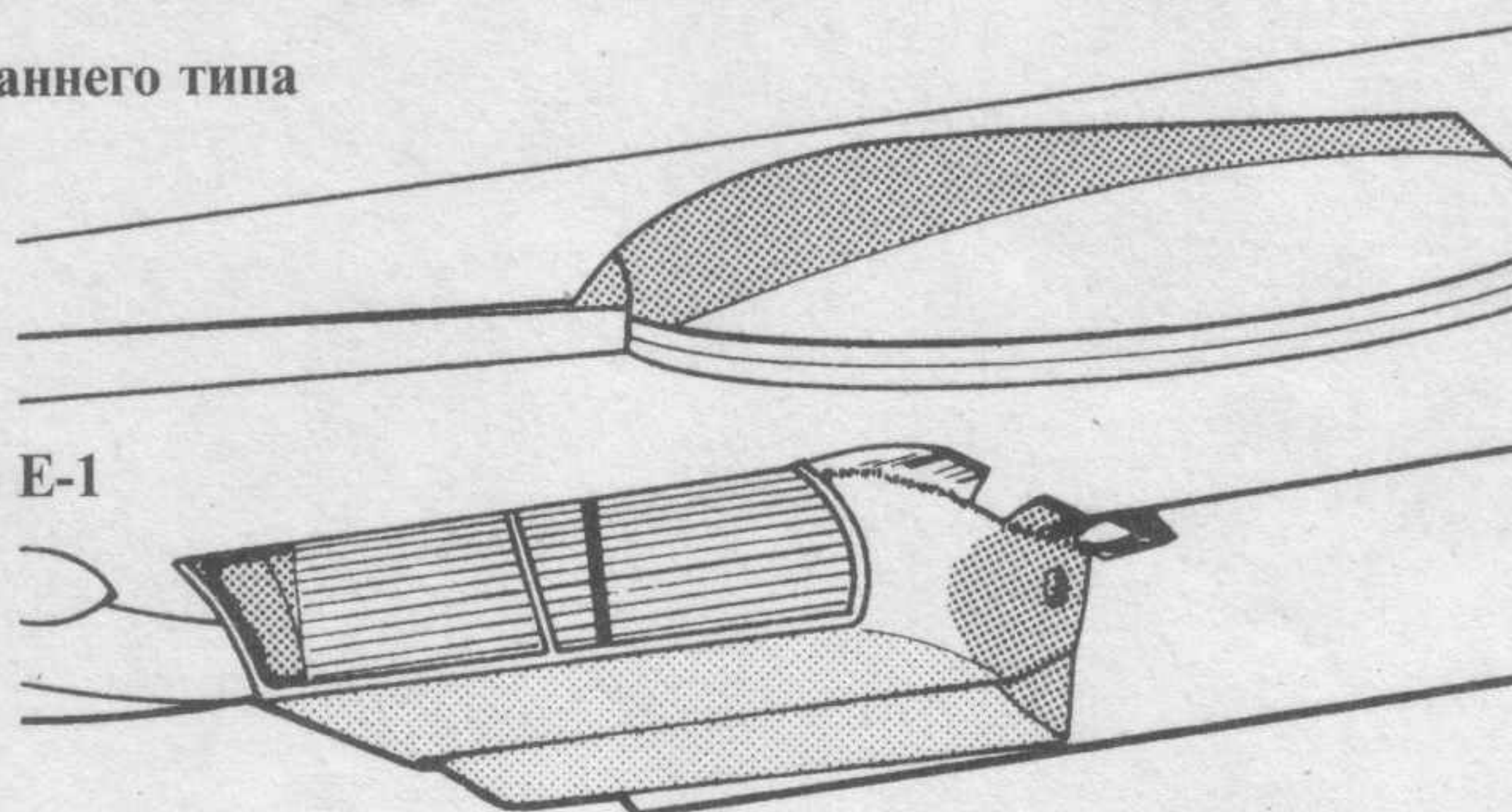


Bf 109D-1

Bf 109E-1



масляный радиатор раннего типа



масляный радиатор E-1

на равных сражаться с английскими истребителями «Spitfire».

Обычно считают, что парой Me 109 «D» были самолеты V11 и V12. В качестве варианта называют V10 и V11. Иногда, особенно в старых изданиях, фигурируют V9 и V13. Однако все перечисленные варианты далеки от реальности. Дело в том, что самолеты имели серийные номера W.Nr. 1784 и 1789 (первый Me 109E-1 имел серийный номер W.Nr. 1791). О том, что Me 109 «D» были сделаны на базе самолетов серии E-0, говорит еще ряд деталей, заметных на фотоснимках. Эти детали характерны именно для E-0 и не встречаются на «Эмилях» более поздних серий.

Оба пропагандистских самолета представляли собой нечто среднее между «Дорой» и «Эмилем». У обоих самолетов отсутствовала бортовая радиостанция. В то же время детали капота (исключая воздухозаборник радиатора), винт с обтекателем и маслорадиаторы соответствовали Me 109E. То же относится и к горловине топливного бака, смещенной за кабину. О том, что под капотом скрывался DB 600 (Этот факт надо подчеркнуть особо. Он говорит о величине кризиса с DB 601. Новых моторов не удалось наскрестить даже для нескольких нуль-серийных машин.), а не DB 601A, свидетельствовала форма выхлопных патрубков и длинный воздухозаборник компрессора, но эти мелкие детали в то время никто не мог распознать. Обе машины имели хвостовое колесо на стойке нового типа без дополнительных подпорок. После испытания этой конструкции ее



Пулеметы в крыльях Е-1 располагались также, как и на «Доре». Эмблема под фонарем, вероятно, относится к JG 53. Интерес представляет необычный ретровизор, которым оборудован фонарь самолета.

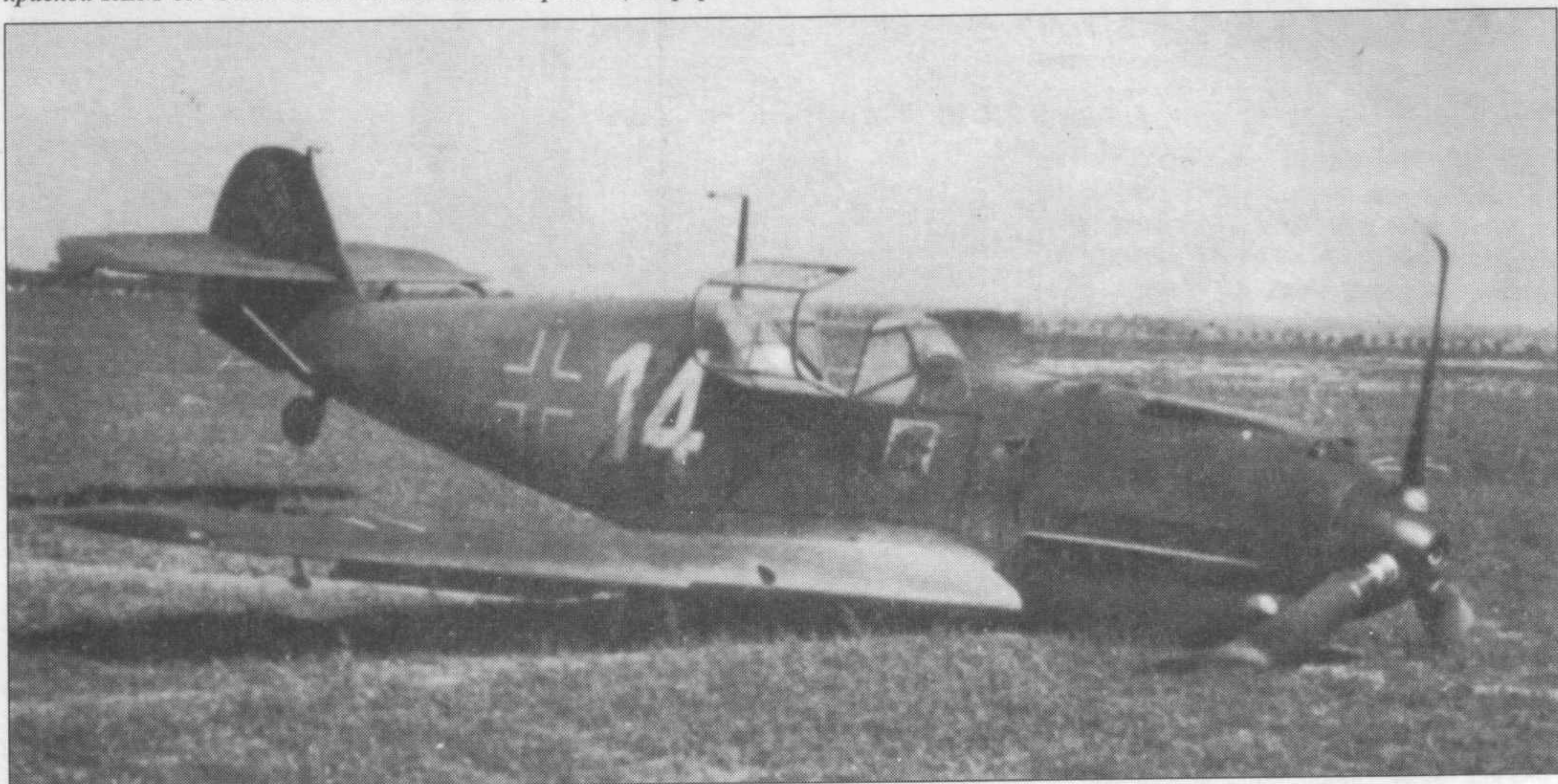
Me 109E-1 «Желтая 9» из JG 132 «Richthofen». На борту желтый крест, служащий условным знаком на время маневров. Демонстрация мощи люфтваффе в ходе маневров была одним из козырей Гитлера при ведении внешней политики.



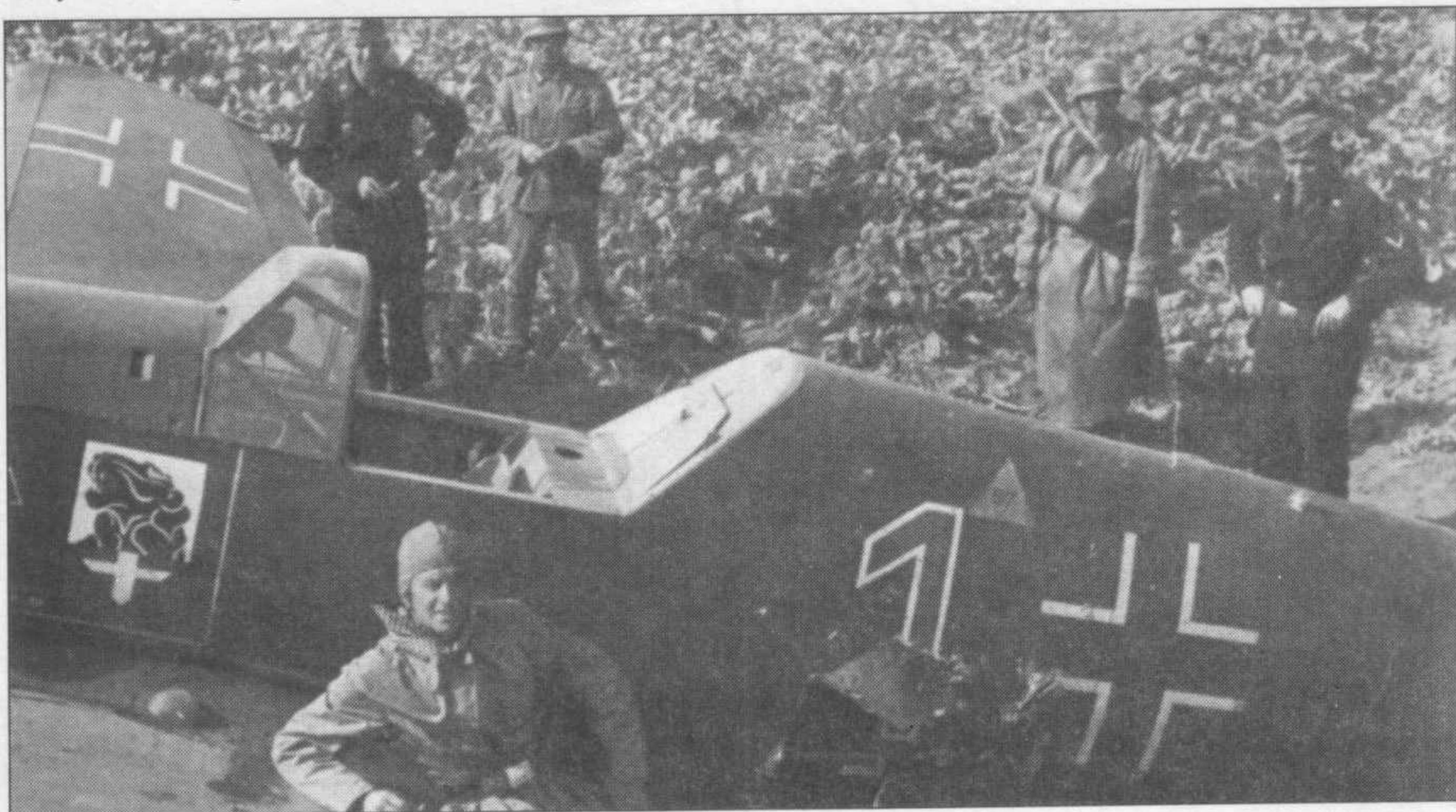
Опасаясь ударов союзнической авиации, немцы организовали множество ложных аэродромов, на которых находились правдоподобные деревянные макеты самолетов.



Me 109E-1 «желтая 2» из JG 21 (позднее JG 54). Машина в стандартном камуфляже дневного истребителя (Tag Jagd). Опасаясь ударов по аэродромам, гитлеровцы использовали темный верхний камуфляж 71/70, в то время как днище покрывали светло-голубой краской RLM 65. Свастика на хвостовом оперении центрирована относительно верхней петли руля направления.



Е-1 из JG 21 совершивший вынужденную посадку на брюхо. Пилот грамотно поставил винт так, что две лопасти оказались внизу и послужили своеобразными лыжами. По всей вероятности, самолет вполне можно отремонтировать и вернуть в строй.



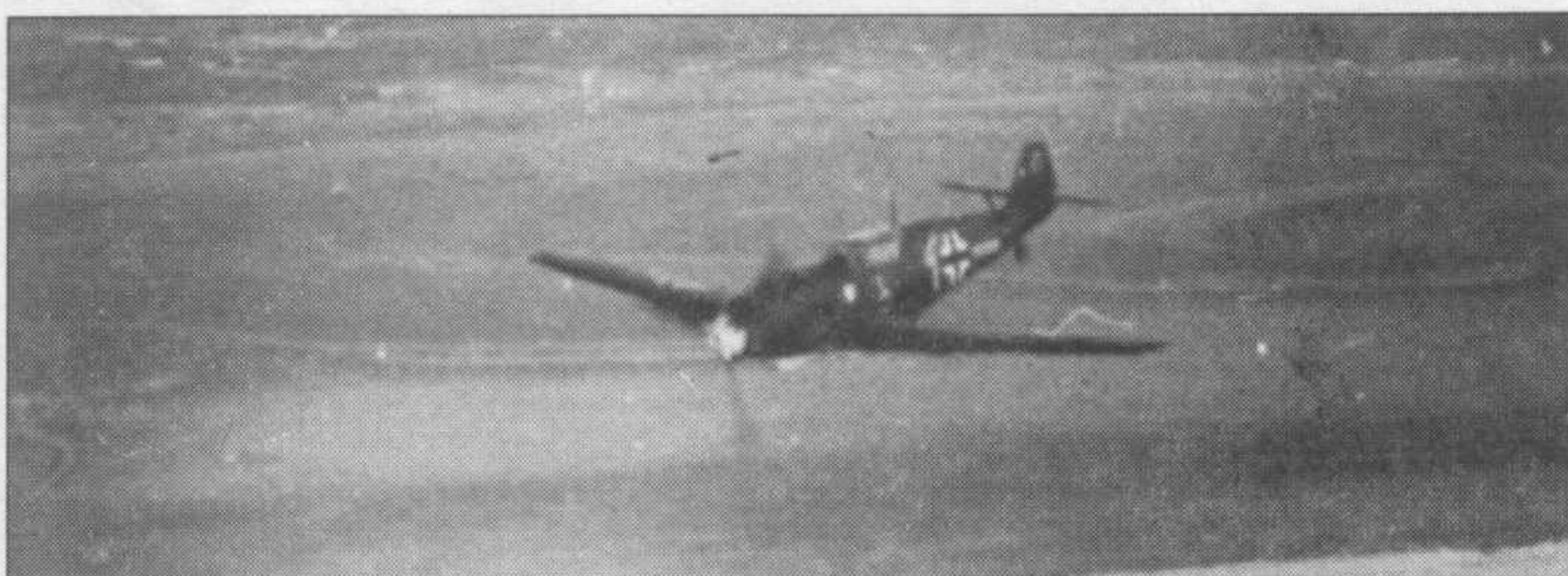
еще одна сбитая машина из JG 21. Потери люфтваффе в ходе польской кампании в основном были вызваны огнем зенитной артиллерии.



Первая отметка о воздушной победе на киле «мессера» фельдфебеля Альфреда Хельда.



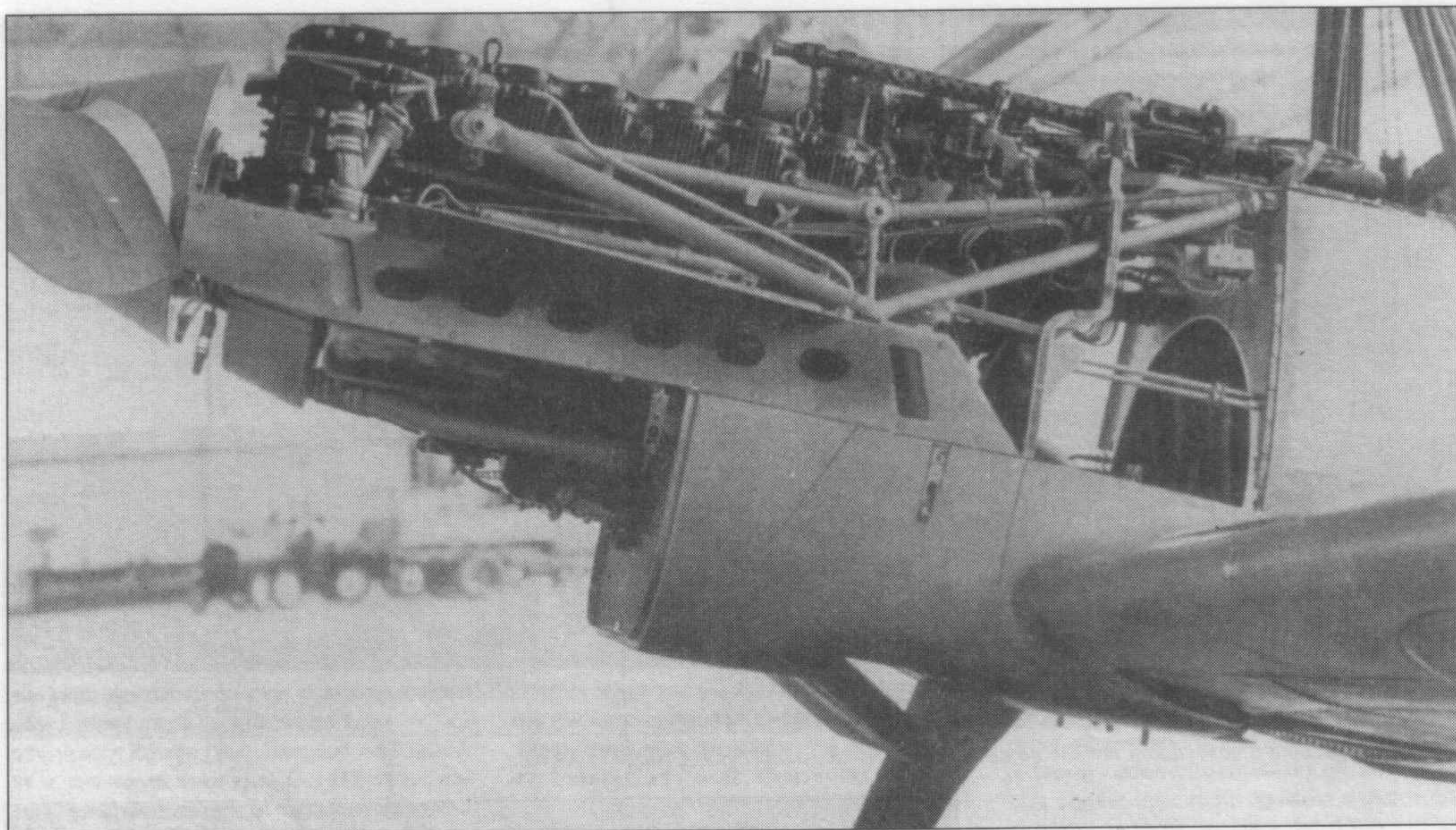
Кресло пилота
Bf 109E



«Красная 1» фельдфебеля Хельда из 5./JG 77 летит над побережьем острова Вангероог, по дороге назад с патрулирования района Гельгоlanda.



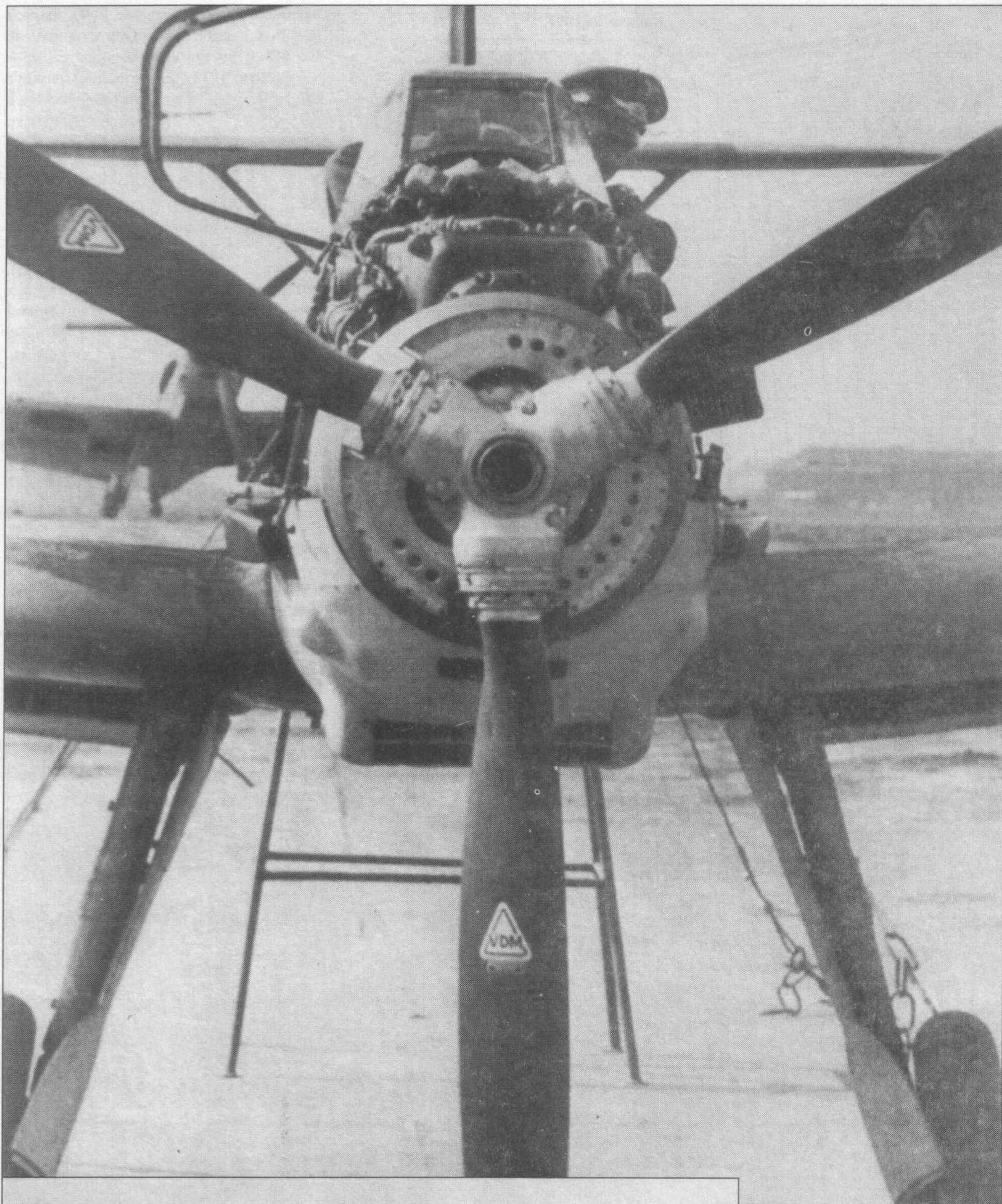
Фельдфебель Хельд в Испании воевал в составе 4./JG 88, поэтому использовал эмблему части - черный цилиндр - в качестве личной и во время своей службы в 5./JG 77. Эмблема эскадрильи - чайка на фоне белого щита - видна на капоте.



Показана разница между двигателем Jumo 210 и DB601. Новый мотор в сочетании с облагороженной аэродинамикой позволил увеличить скорость самолета почти на 100 км/ч. Вверху: двигатель Jumo 210 на одном из Me 109B-0. Обращает на себя внимание нетипичная раскладка листов на радиаторе.



Двигатель DB 601A (W.Nr. 63762) на Me 109E, 1941 год. Видна моторная рама совершенно иной конструкции. На Me 109F и G рама была еще более усилена.

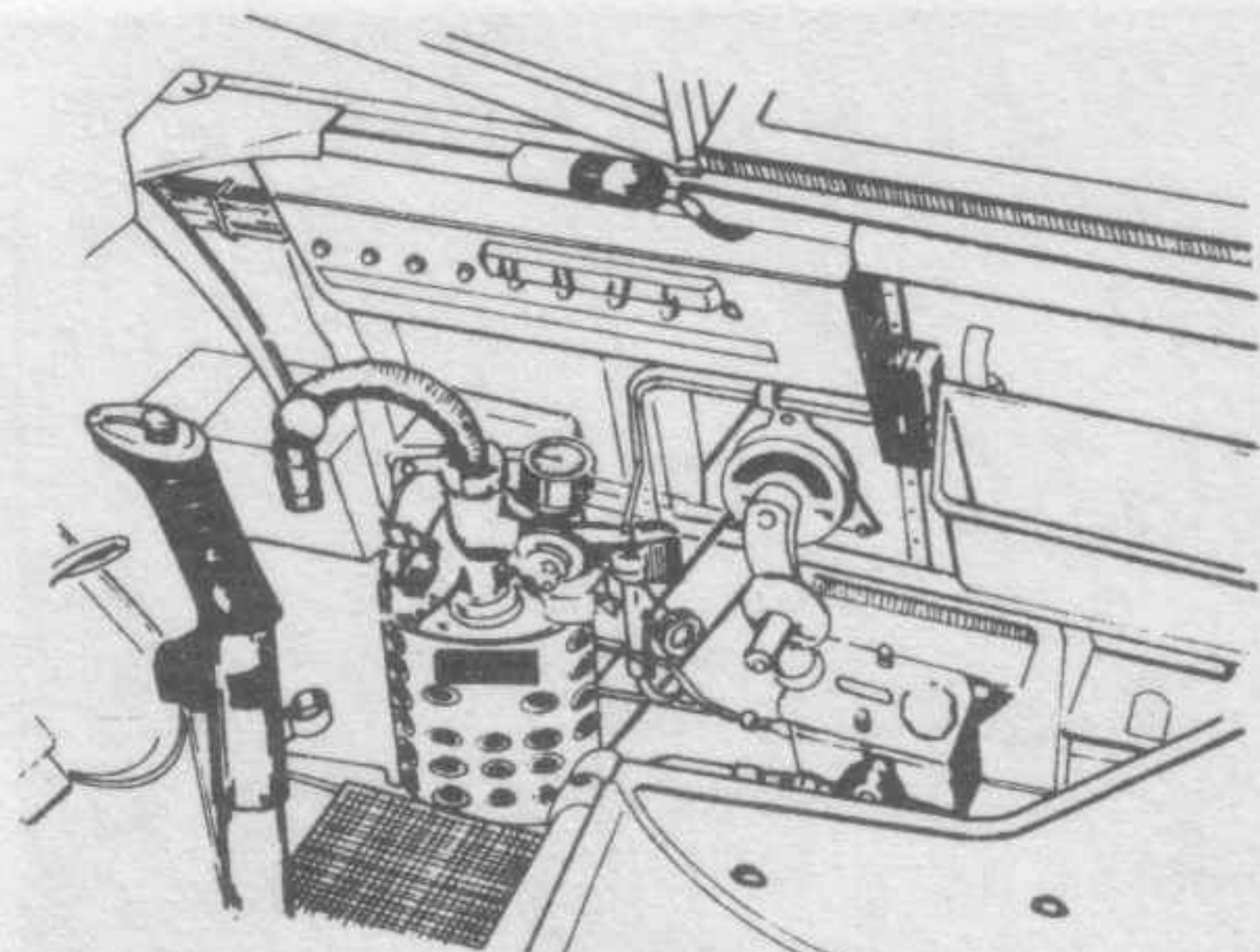


Me 109E во время юстировки вооружения. На снимке отчетливо видно сколь маленьким было лобовое стекло фонаря.

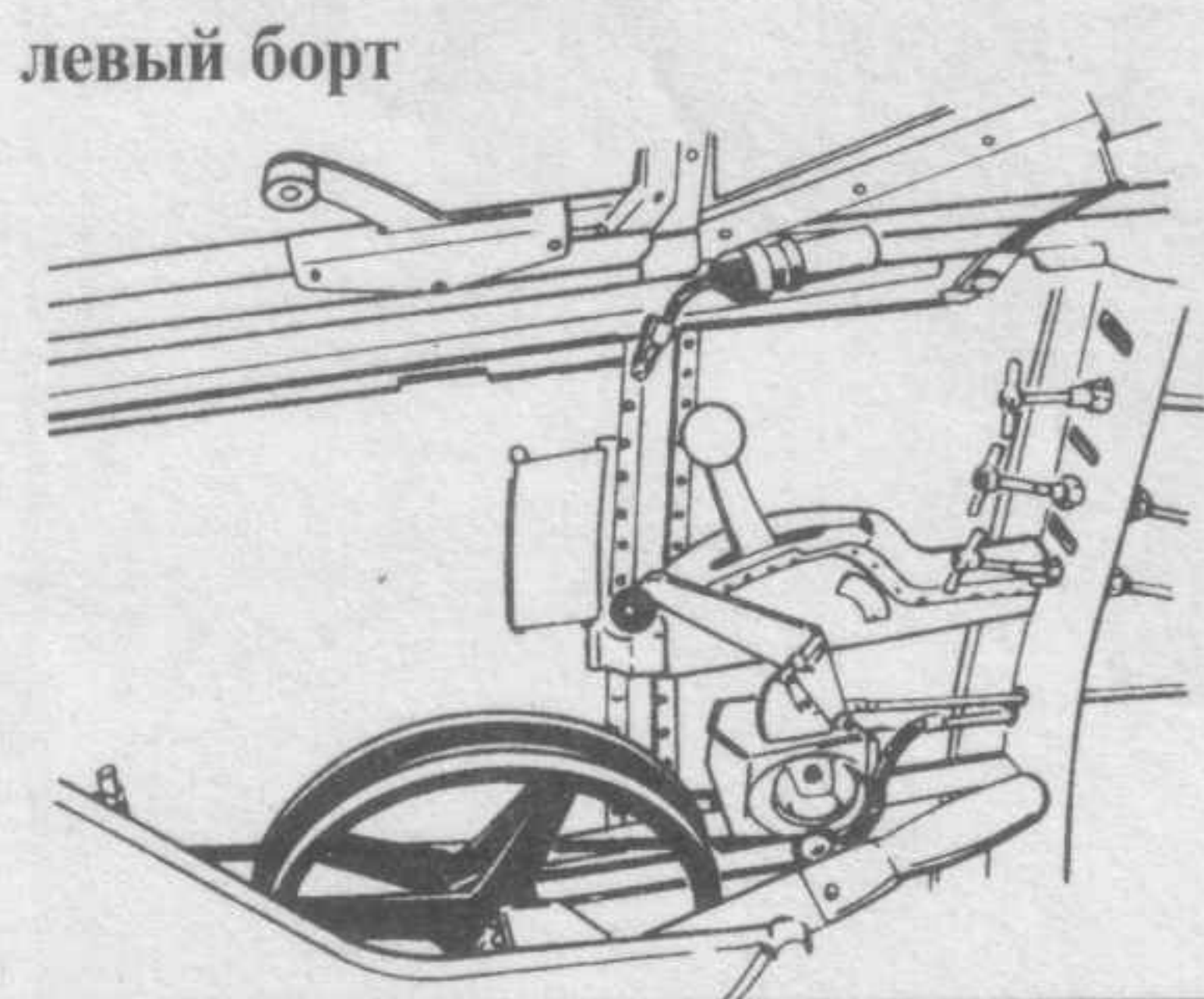
Камуфляж 70/71 эффективен на земле, но совершенно бесполезен в воздухе - темный самолет отлично виден в светлом небе.



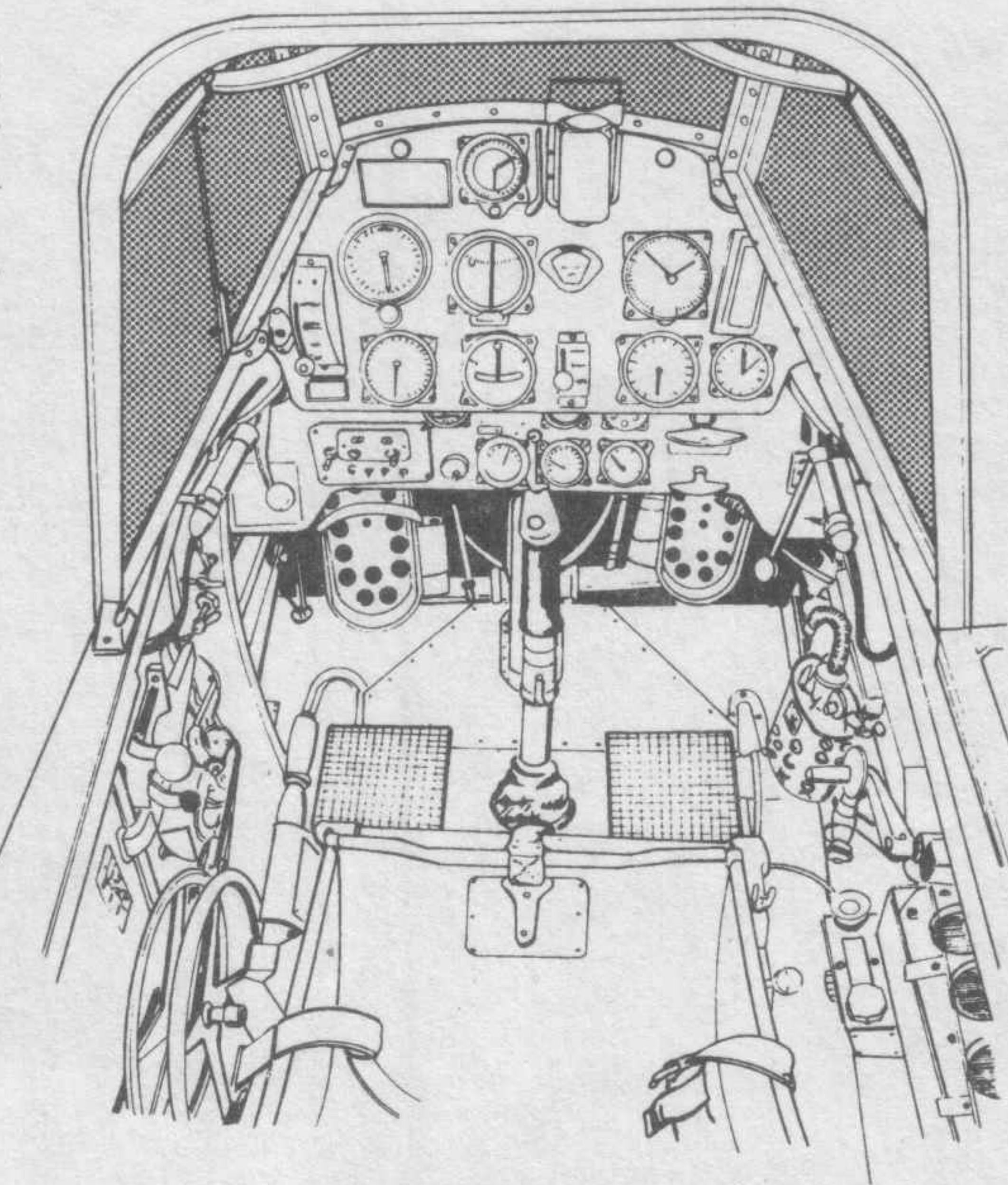
Кабина Bf 109E



правый борт



левый борт

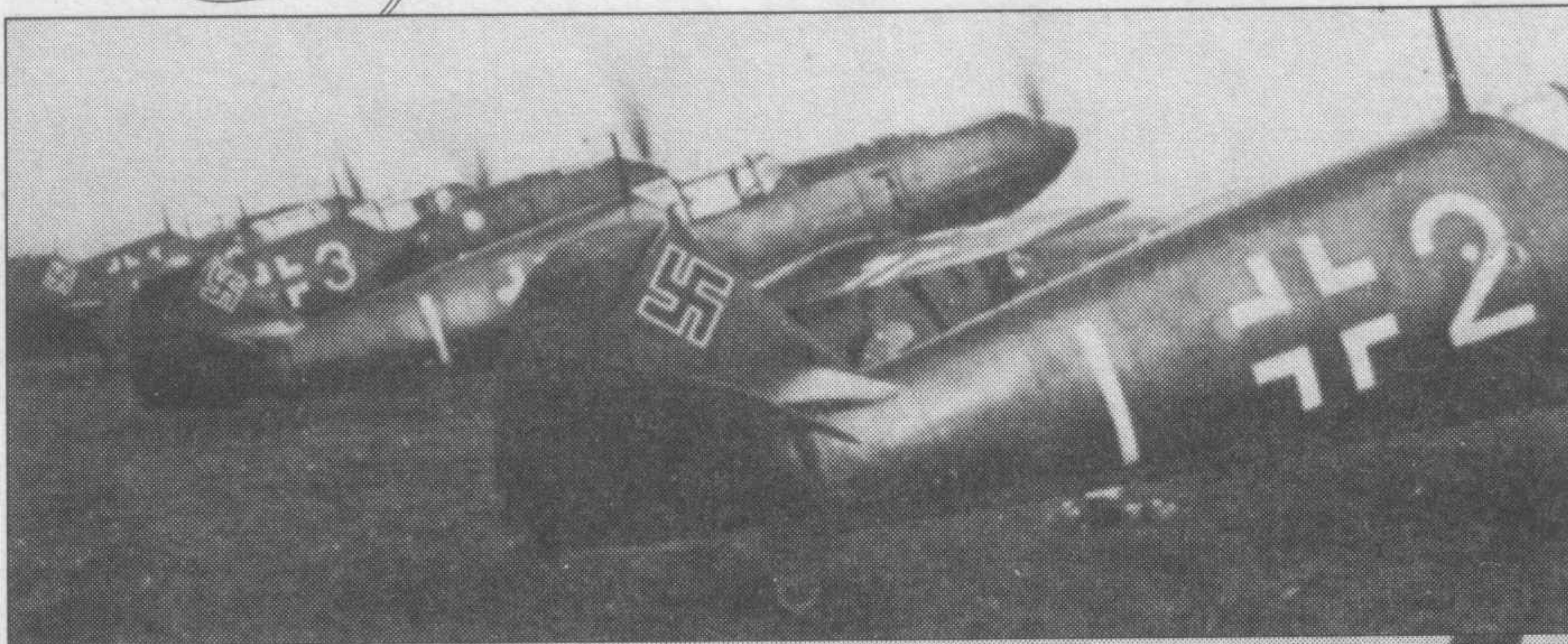


внедрили на серийных Me 109D, выпуск которых продолжался. Обе машины Me 109 «D» не имели вооружения.

Осенью 1938 года проблемы вокруг DB 601A удалось в целом разрешить, а в декабре 1938 года началась подготовка к серийному производству Me 109E. В отличие от самолетов E-0, вооруженных только двумя пулеметами (На многих Me 109E-0 в крыльях имелись отсеки, в которые можно было установить как пулеметы, так и пушки, но большинство машин не несло вооружения в крыльях.), серийные «Эмили» выпускались в двух вариантах: «тяжелом» (с двумя пушками MG FF в крыльях) и «легком» (с двумя MG 17). В литературе принято считать, что E-3 была вариантом развития варианта E-1, но это не так. Как и во многих других случаях, это были два равноправных варианта, выпуск которых проходил параллельно. Оба варианта отличались друг от друга только вооружением.

Новую модификацию «мессера» было решено выпускать массовой серией, чтобы полностью переоснастить люфтваффе к началу войны. Желания военных были огромны. Летом 1938 года в разгар очередного международного кризиса был

Me 109E-1 из JG 132 прогревают моторы перед вылетом на патрулирование франко-германской границы, период «зигкрига». Вскоре JG 132 реорганизовали в JG 26.



Me 109E-1 из JG 77 накануне вторжения во Францию. Черный башмак был эмблемой 1-й группы.

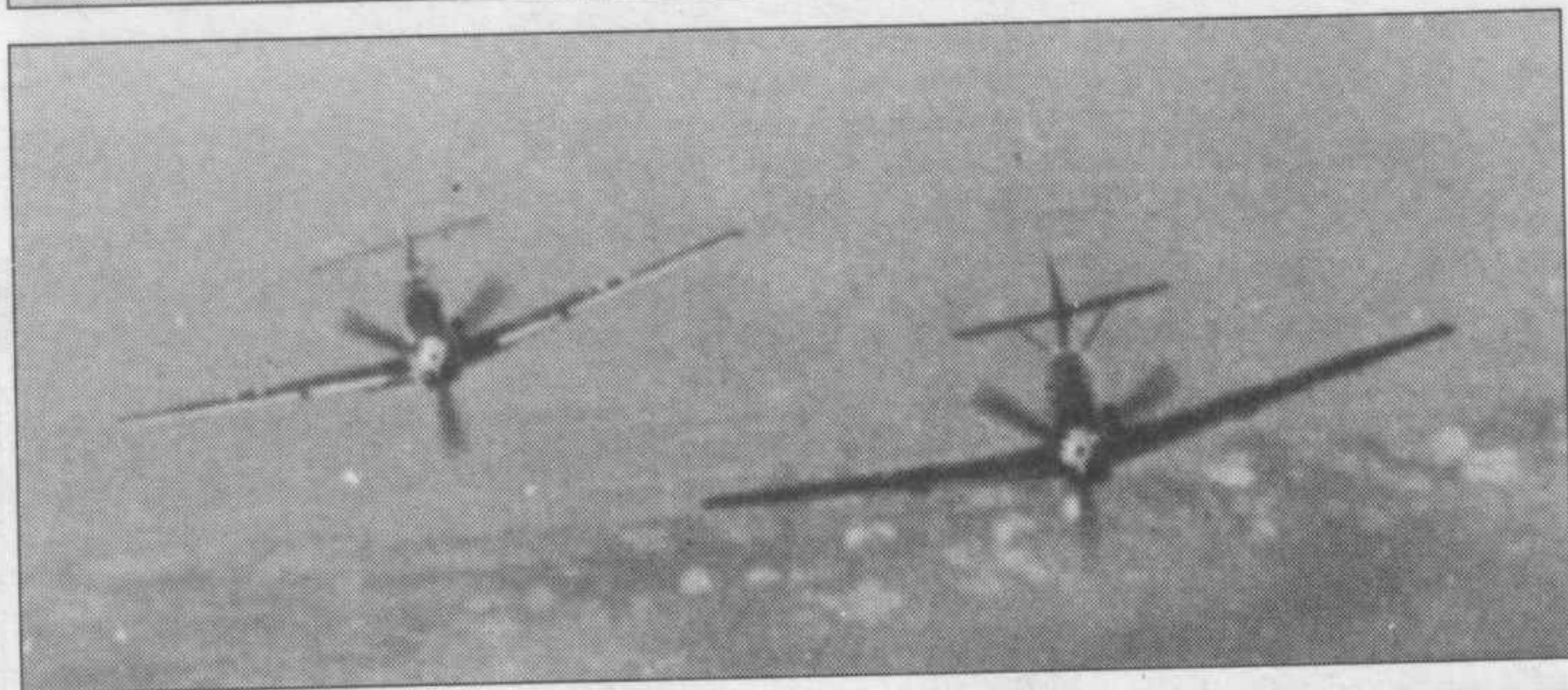




Ветеран легиона «Condor», лейтенант Губерт Крёк наставляет молодых пилотов JG 53. Туз пик - эмблема полка, цилиндр - обычная эмблема ветеранов легиона «Condor».

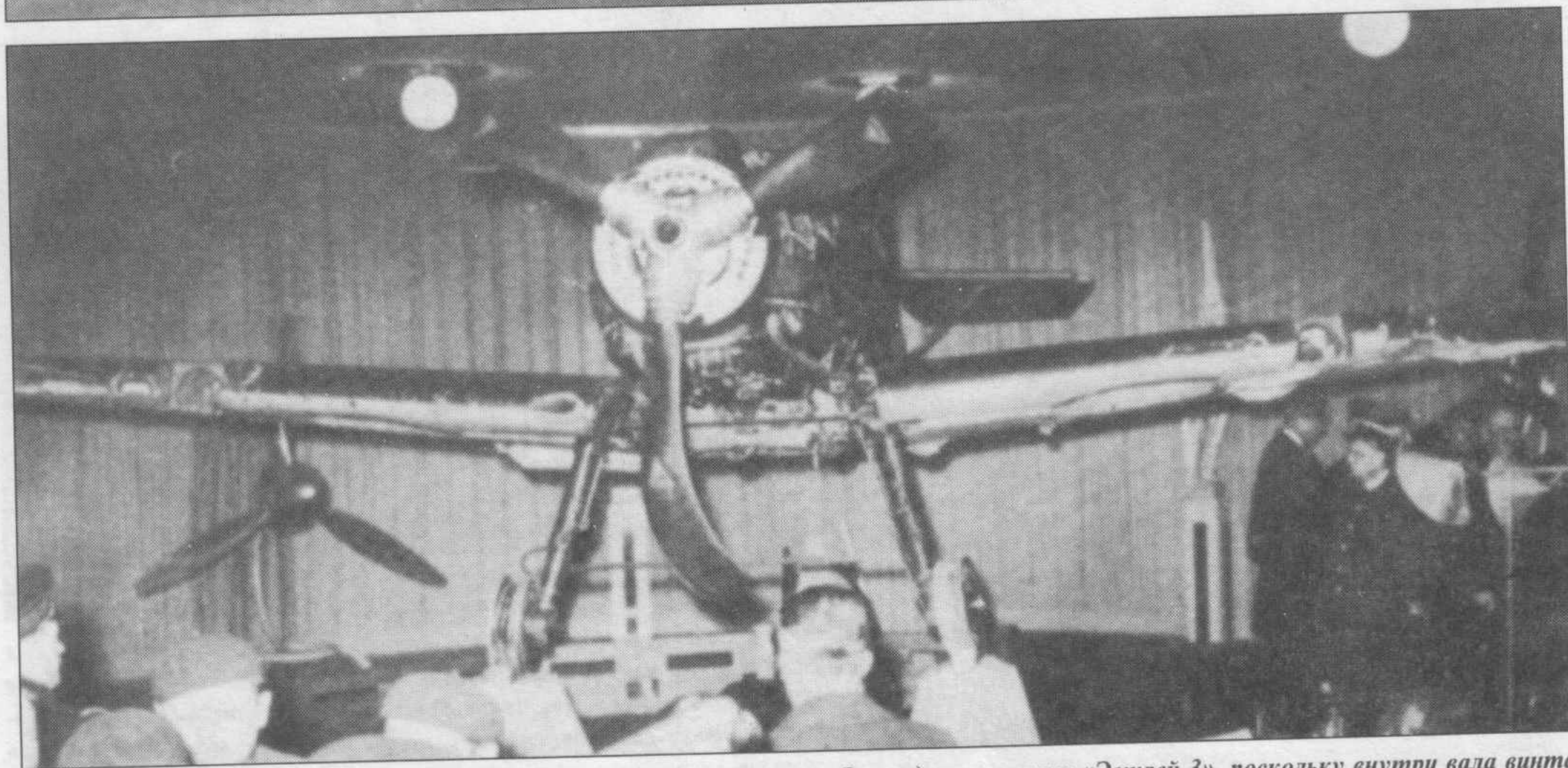


Хотя в ходе «зигфрида» и случались ожесточенные воздушные бои, летчики располагали достаточным количеством времени для отдыха. Футбольный матч идет на фоне Me 109E-1 из 1./JG 77. Самолет имеет новый светлый камуфляж, появившийся в конце 1939 года. Поскольку внезапных ударов по аэродромам немецкое командование больше не опасалось, основное внимание уделили камуфляжу в воздухе. Светло-голубой краской (RLM 65) покрыли не только нижнюю сторону, но и борта фюзеляжа. Обтекатель втулки и лопасти пропеллера черно-зеленые (RLM 70). Над самолетом растянута импровизированная камуфляжная сеть, представляющая собой проволоку с наброшенными поверх клочками травы.



22 ноября один Me 109E-3 попал в руки англичан, когда пилот из JG 54 совершил вынужденную посадку в районе Уорта. В тот же день лейтенант Гельмут Вик из I./JG 53 на E-1 завязал бой с четырьмя Hawk 75, сбив одного из них.

Подобная картина - последнее, что видели в своей жизни многие пилоты союзников. Пара «Эмилей» в воздухе. Ведущий E-3 опознается по обтекателям пушек MG FF в крыльях. Ведомый на пулеметном E-1.



Сбитый Me 109E-3 из JG 54, выставленный на обозрение в Париже. Это один из ранних «Эмилей-3», поскольку внутри вала винта установлен пулемет MG 17, а не 20-мм пушка.

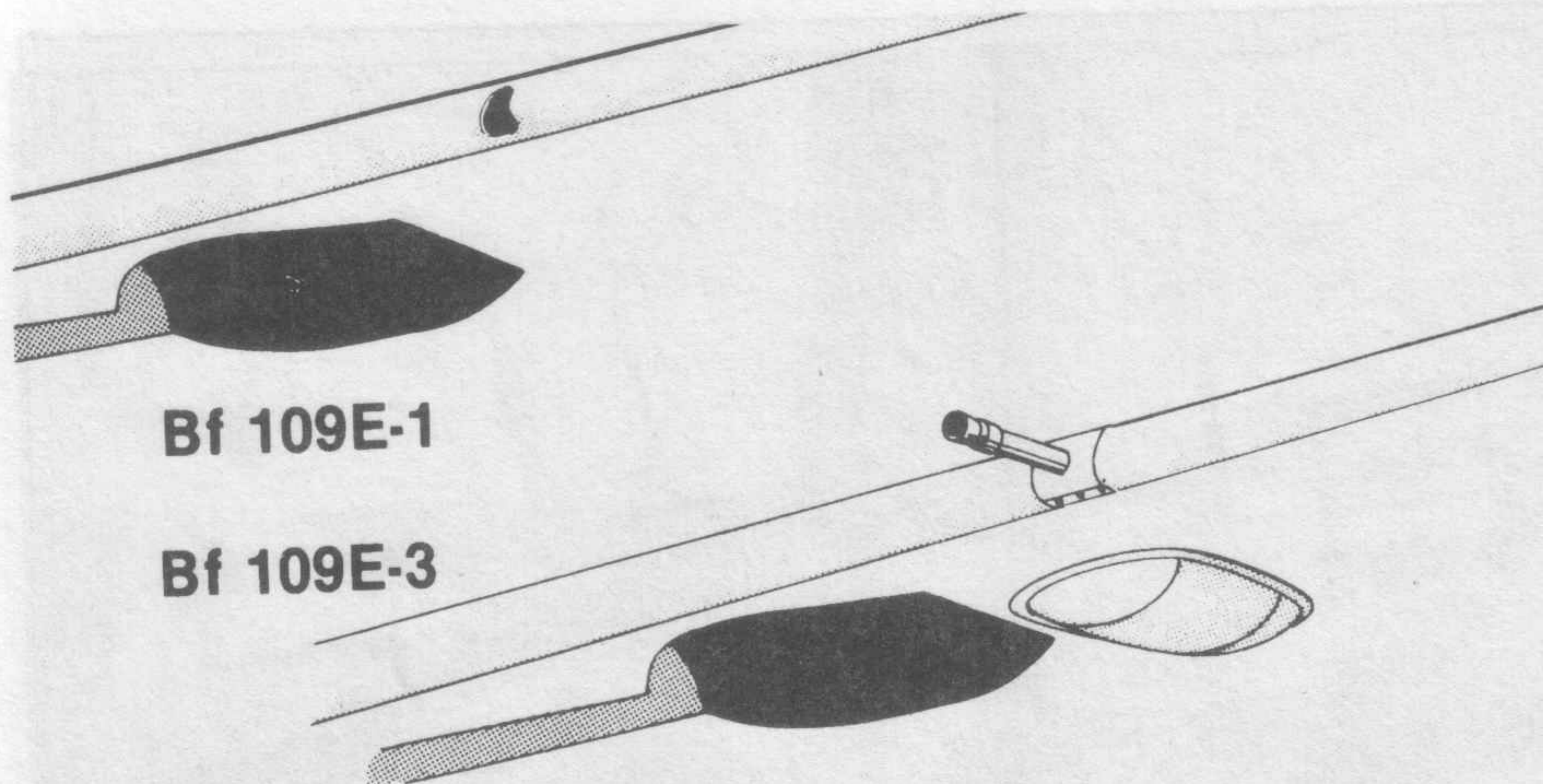


Е-3, принадлежавший 1./JG 2 в новом камуфляже. Светло-голубой краской (RLM 65) покрыты не только днище фюзеляжа и нижние стороны крыльев, но и борта фюзеляжа. При этом самолет несет балочный крест с тонкой каймой и свастику на крыльях, выполненных по старым инструкциям.

1./JG 53 («Туз Пик») к 14 мая имел общий боевой счет в 39 побед, 10 из которых принадлежали капитану Вернеру Мёльдерсу. JG 53 был одним из немногих полков, использовавших камуфляж 70/71 в ходе французской кампании.

Зимой 1939/40 г.г. полетов проводилось мало. Эти «Эмили-3» несут уже новые заметные опознавательные знаки.





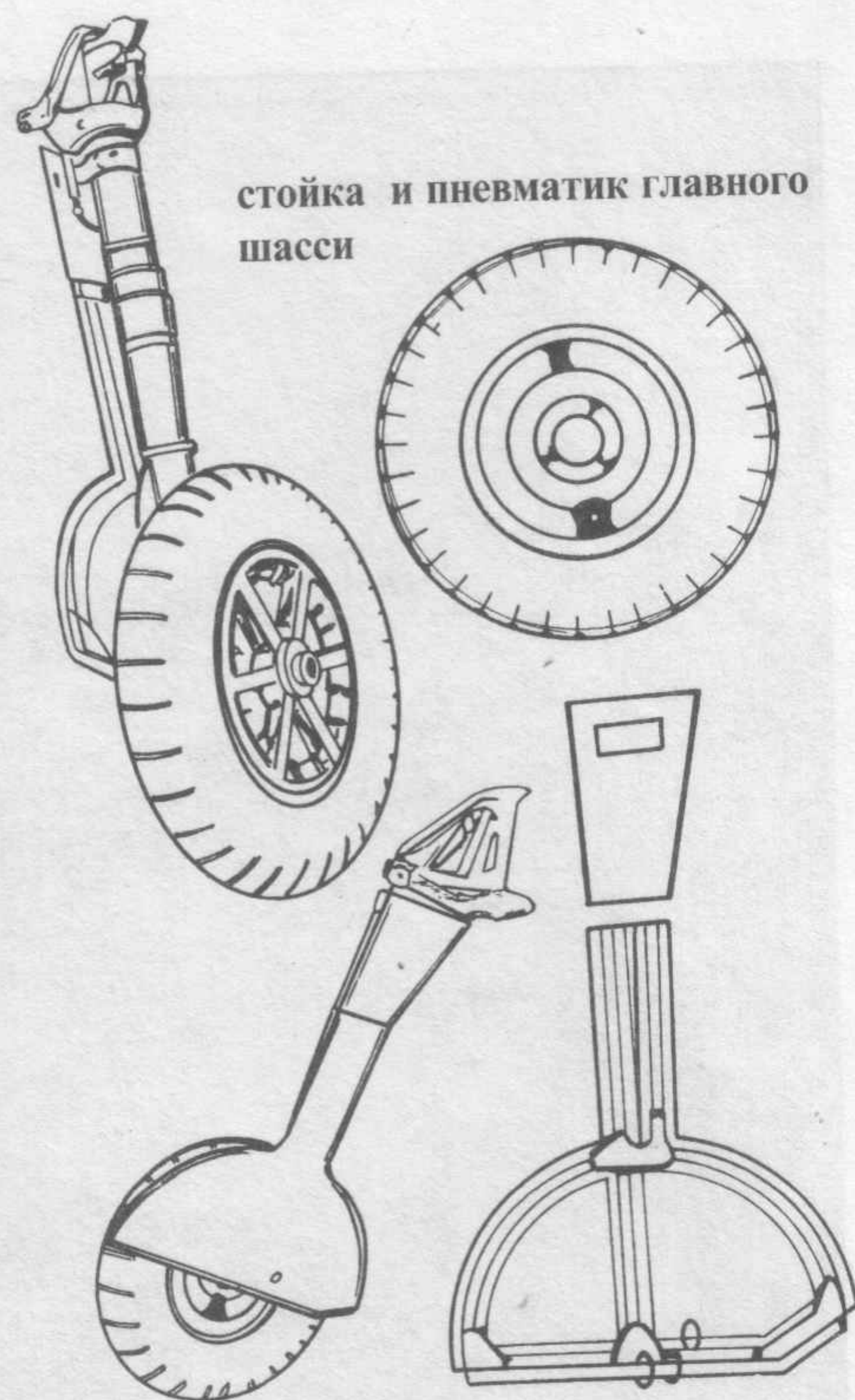
Bf 109E-1

Bf 109E-3

принят Lieferplan 8, который предусматривал подготовку к войне. Осенью 1938 года, когда кризис удалось снять политическими методами, план подвергся небольшому пересмотру. В ноябре приняли Lieferplan 9. План предусматривал выпуск 4331 Me 109 до апреля 1942 года. В декабре и 24 января 1939 года план незначительно изменили, присвоив ему название Lieferplan 10. Однако все эти поправки не отразились на планах выпуска Me 109. В соответствии с последними вариантами Lieferplan 10 в январе 1939 года завод в Аугсбурге должен был дать первые 80 Me 109E-1 и 35 Me 109E-3, но намерений этих не удалось реализовать. До

конца декабря 1938 года завод в Аугсбурге дал только два Me 109E-1 (W.Nr. 1791 и 1792), а в январе - 31 Me 109E-3 (W.Nr. 1793-1795, 1797-1799, 1802-1804, 1927, 1928, 1931-1954). Всего завод в Аугсбурге выпустил 90 E-1 и 75 E-3, в то время как завод в Регенсбурге произвел 14 E-1 и 35 E-3.

В течение 1939 года удалось решить многие организационные вопросы и выпуск «Эмилей» не сталкивался с серьезными проблемами. В 1939 году было выпущено 1540 Me 109E-1 и E-3, то есть в два раза больше, чем в 1938 году (около 650 штук), при этом 1091 самолет был готов к 1 сентября 1939 года. В результате люфтваффе в основном было оснаще-



стойка и пневматик главного шасси

но современным истребителем, превосходящим любой другой истребитель в мире, включая «Spitfire» ранних серий. К 1 мая 1940 года было произведено 892 Me 109E-1 из 935 запланированных и все запланированные 1174 Me 109E-3. Как шел выпуск «Эмилей» можно увидеть на приме-



Во время боев во Франции боевые вылеты шли один за другим. Часто пилоты успевали только перекусить и получить новое задание, после чего снова поднимались в воздух. Механики днем успевали только заправлять самолеты и пополнять боекомплект. Плановое техническое обслуживание самолета приходилось проводить ночью или откладывать на потом. На снимке механики заряжают пулеметы MG 17.

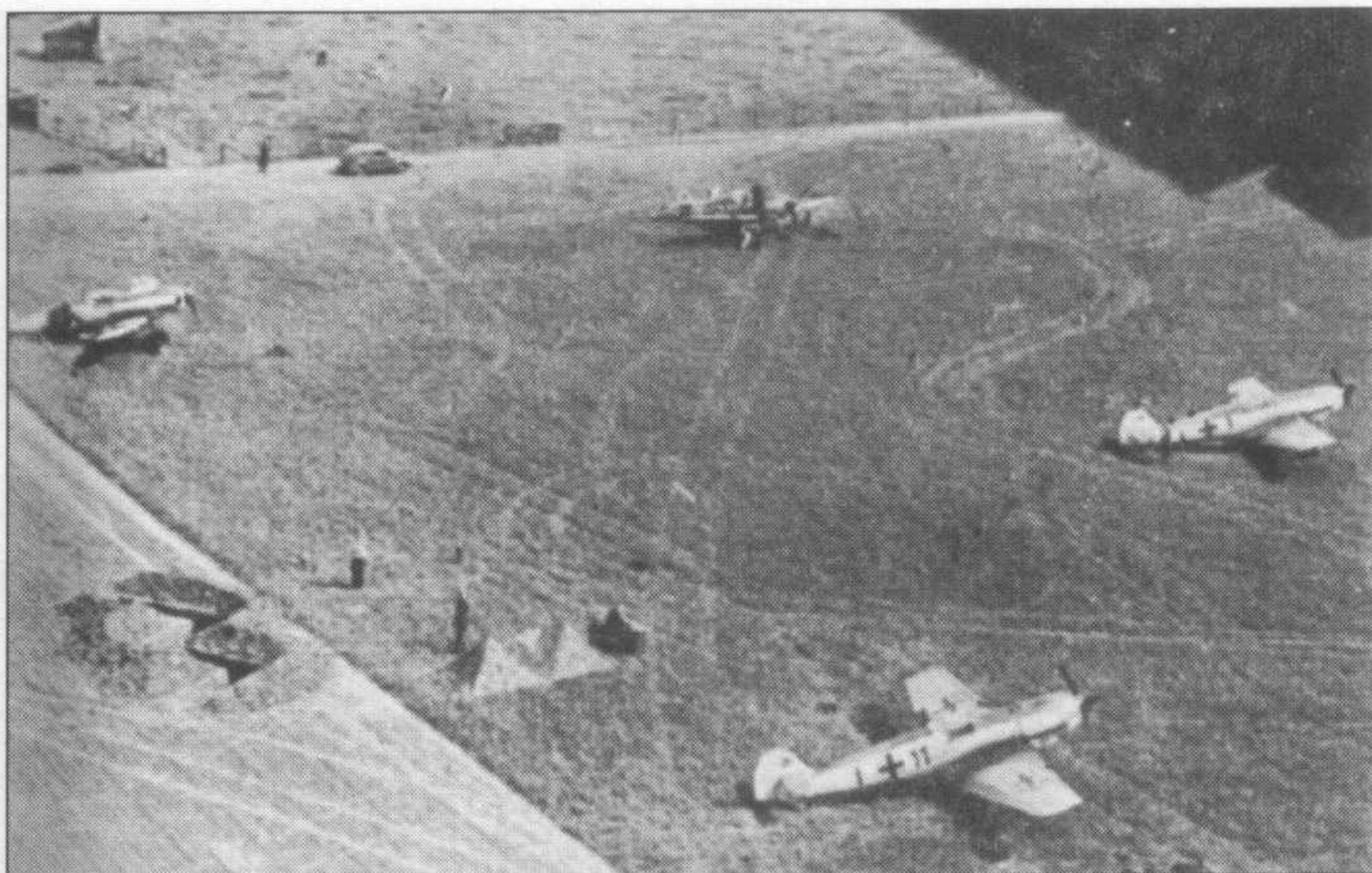
Один из временных полевых аэродромов в тылу быстро уходящих в прорыв танковых дивизий. На этом аэродроме часть немного задержалась, успели даже вырыть траншеи. Нередко случалось, что на новом месте часть проводила всего несколько часов, после чего снова перебазировалась, не успев сколько-нибудь освоиться на новом месте.

ре завода Wiener Neustadt. Завод сравнительно поздно начал выпуск, но получил полный комплект оснастки. Если планы предусматривали начало выпуска в апреле 1939 года, то завод дал первые машины в июне, но быстро набрал обороты.

Срыв планов в зимние месяцы был характерен и для других лет. Например, 7 «мессеров», недополученных в январе 1940 года, не могли покинуть заводской аэродром из-за плохой погоды. Та же история произошла с 35 Me 109 в феврале. Всего завод дал 235 «Эмилей» из заказанных 550 на общую сумму 49610000 рейхсмарок. Цена одного Me 109E-3, выпускаемого заводом сначала составляла 102489,36 рейхсмарок, а к ноябрю 1940 года упала до 68622,54 рейхсмарок (когда было доставлено 539 из 570 заказанных машин). В результате сумма контракта упала почти на 10 миллионов рейхсмарок. Средняя цена одного Me 109E к моменту завершения его выпуска в 1941 году составляла 86000 рейхсмарок, что соответствовало 21500 довоенным долларам США или 269000 современным долларам. Для сравнения, цена одного «Hurricane» составляла 40000 долларов США, то есть английский истребитель был почти в два раза дороже немецкого! Такой плод дало посеянное немецкими конструкторами еще в 1934 году желание максимально упростить конструкцию самолета.

Оба варианта «Эмиля» выпускались параллельно в примерно равных количествах (47% E-1 и 53% E-3) на семи заводах. В августе 1940 года выпуск Me 109E-1 прекратили после того, как были построены 1082 машины. Выпуск E-3 продолжался до июля 1940 года и составил 1171 машину. Главными поставщиками E-1 были фирмы Fieseler и Arado, а E-3 - Erla. В ходе серийного выпуска конструкция самолета подверглась некоторым изменениям. Уже у первых машин отказались от горизонтальной поперечины в радиаторах, а с июня 1939 года на Me 109E начали ставить так называемый Triebwerk, то есть «двигатель в сборе». В состав агрегата входил сам двигатель и установленные на нем дополнительные устройства. Это заметно упрощало процесс сборки. Агрегат имел условное обозначение 9-601 M A-1, где 9 была кодовым обозначением двигателя, 601 указывала на тип двигателя, «M» - сокращение от Motoranlage (двигатель в сборе), A - модификация двигателя, 1 - модель модификации.

Летом 1940 года на отдельных машинах серии провели ряд испытаний. На Me

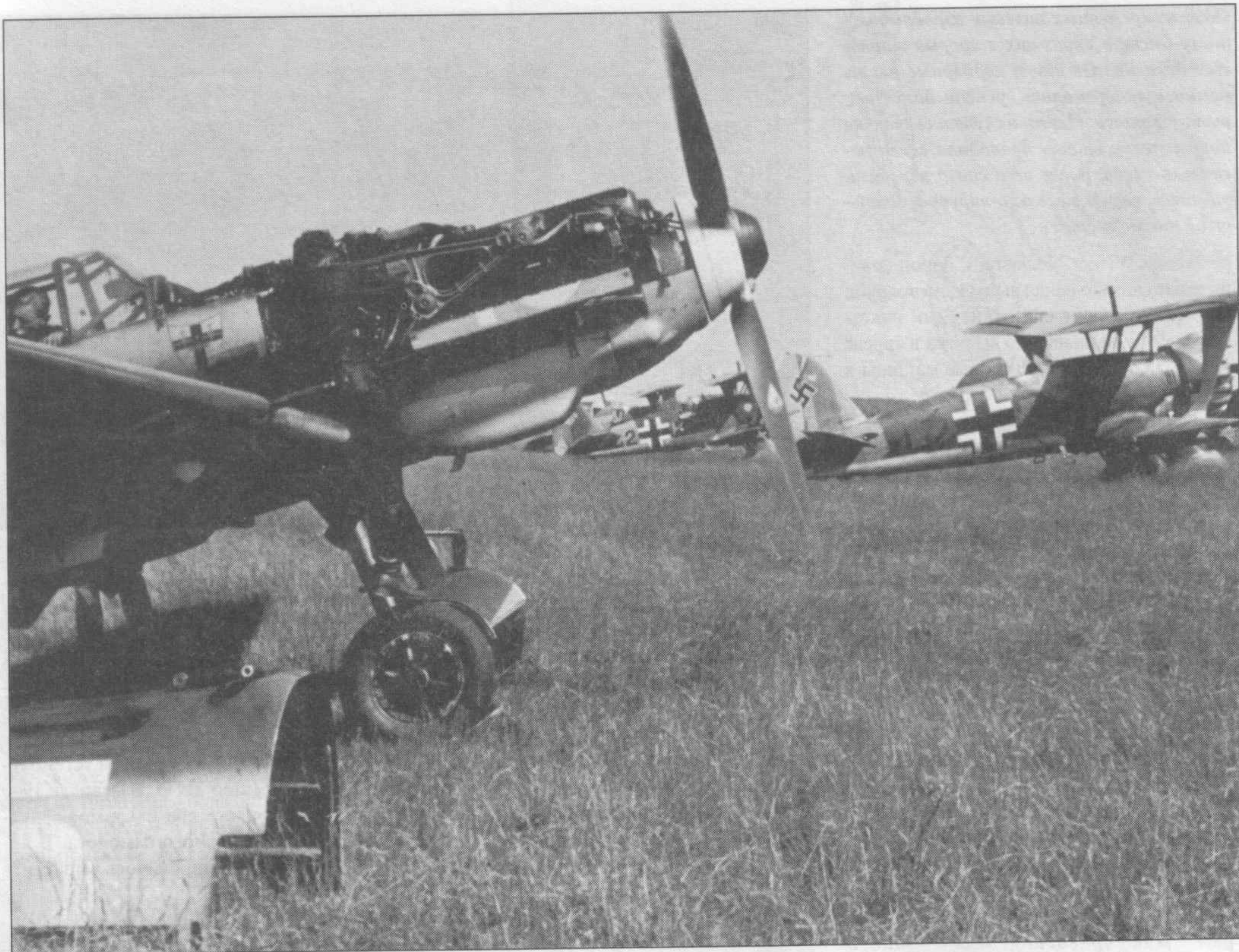


109E-3 W.Nr. 1946 установили винт типа Me P6. На Me 109E-3 W.Nr. 1952 впервые появилась бронированное изголовье пилотского кресла, которое одновременно выполняло функцию противokaпотажной дуги. Бронирование установили и на Me 109E-1 W.Nr. 1791 (первый рапорт из Рехлине о испытаниях бронированной кабины датируется январем 1940 года, а в феврале появился рапорт об испытании бронированного багажника). На этом же самолете испытывали электромеханический автомат VDM, регулирующий режи-

мы работы винта. Зимой 1940 года на одном из Me 109E, оснащенных двигателем DB 601N, испытывали возможность применения бензина C2, облегчавшего пуск двигателя в зимних условиях (Kaltstart). В апреле в Рехлине испытывался Me 109 с радиостанцией FuG 25. Но наибольший интерес представлял Me 109E-3 W.Nr. 1797, на котором установили двигатель Jumo 211D. В феврале 1940 года испытывались два E-1 в модификации разведывательного самолета. В апреле 1940 года планировалось выпустить



Какой бы напряженной не была работа наземных служб, механик всегда найдет минутку, чтобы обозначить очередные победы своего пилота.



Пилот III./JG 27 сидит в кабине, ожидая пока механики отрегулируют мотор. В этом дивизионе тактические номера наносили на капот двигателя, что противоречило всем существующим на этот счет инструкциям. Подобная практика сохранялась до 1943 года.



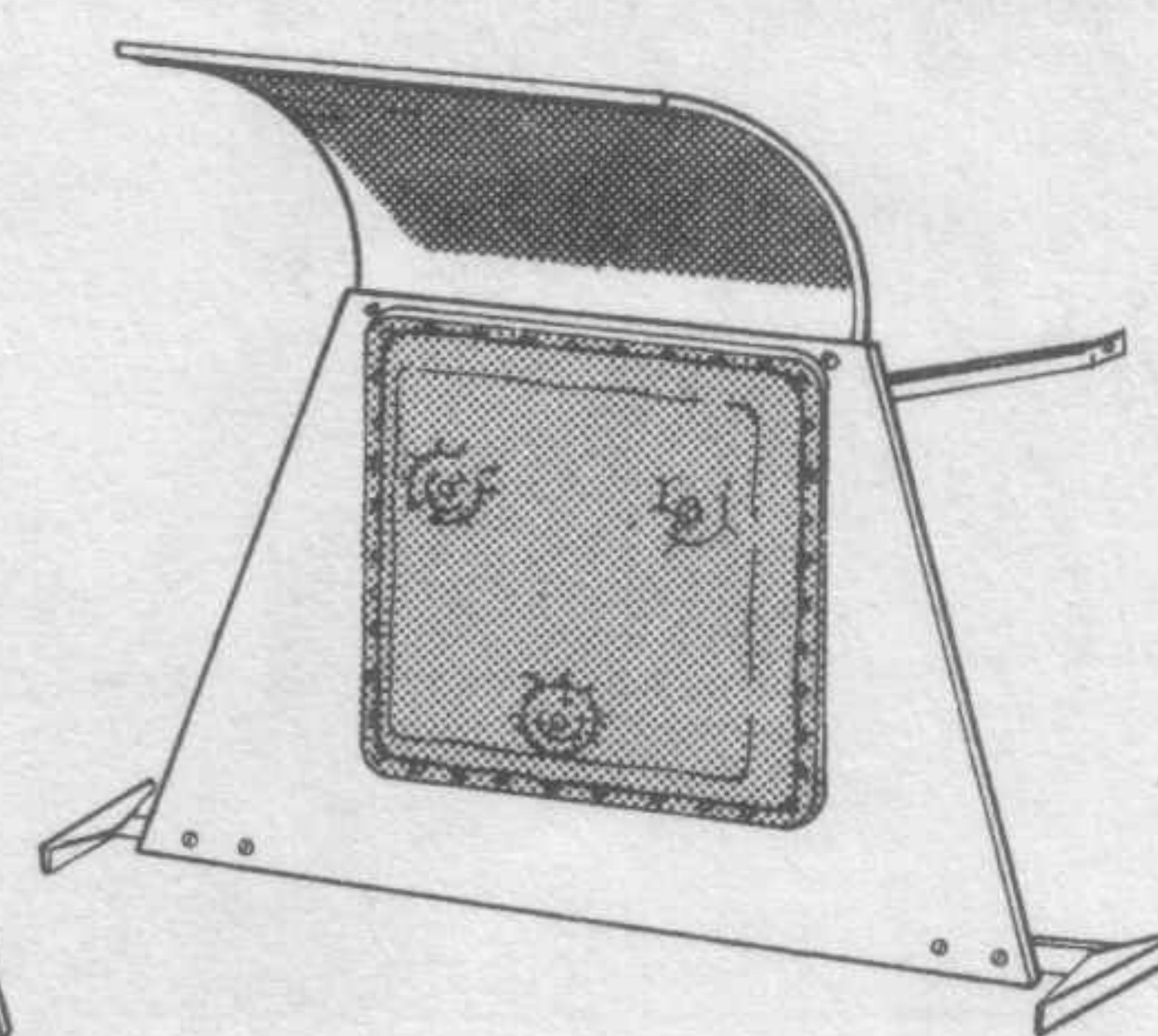
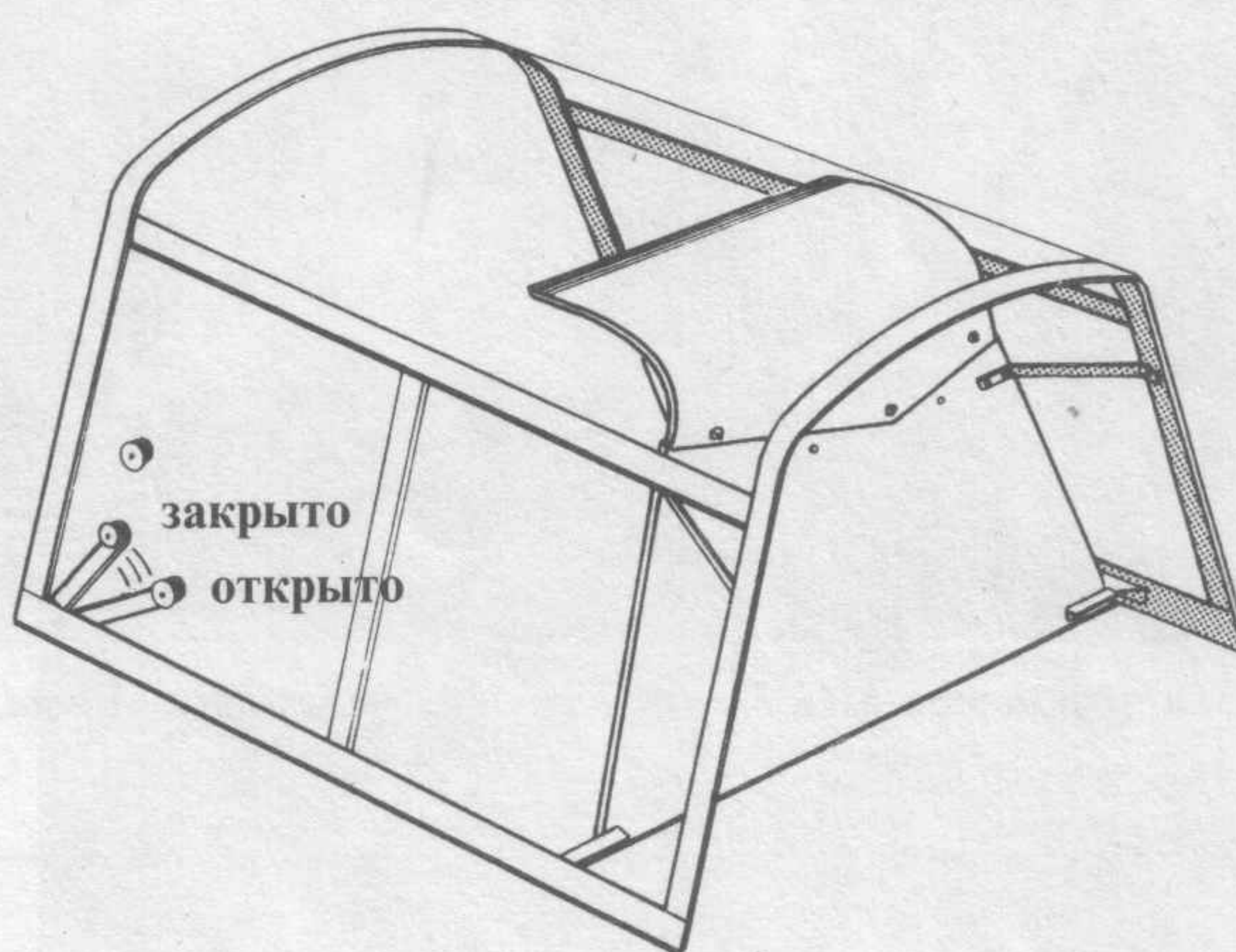
Незадолго до завершения французской кампании истребители получили бронирование кабины: бронеспинку и изогнутое изголовье кресла, выполненные из 8-мм бронелиста. Общая масса бронирования составляла около 50 кг.

еще два таких самолета, но планы остались неосуществленными. Но опыт создания разведывательной модификации «мессера» был востребован позднее. Тем временем, в январе 1940 года в Рехлине шли сравнительные испытания Me 109E и Fw 190A.

Очередным вариантом «Эмиля» стал Me 109E-4, принятый на вооружение люфтваффе в начале весны 1940 года. От своих предшественников E-4 отличался тем, что его конструкция была стандартизована, а также самолет получил новое вооружение. Утверждение о том, что самолет имел фонарь другой формы не соответствует действительности. Фонари с усиленной рамой появились в конце зимы 1940 года. Эти фонари были выше и прочнее. Они обеспечивали пилоту большой обзор, но заметно ухудшали аэродинамику самолета. Усиленный фонарь появился еще на E-1/E-3. Переход к новому фонарю шел постепенно и полностью завершился лишь к середине 1941 года. Поэтому пушечные «Эмили» - E-3 и E-4 - внешне различить практически невозможно. Более того, самолеты, проходившие капитальный ремонт на заводах, переделывались в соответствии с позднейшим стандартом, так что различия разных вариантов практически были сведены на нет. Поэтому весной 1941 года можно было увидеть, например, Me 109E-7 с обтекателем винта без кончика или с фонарем старого типа.



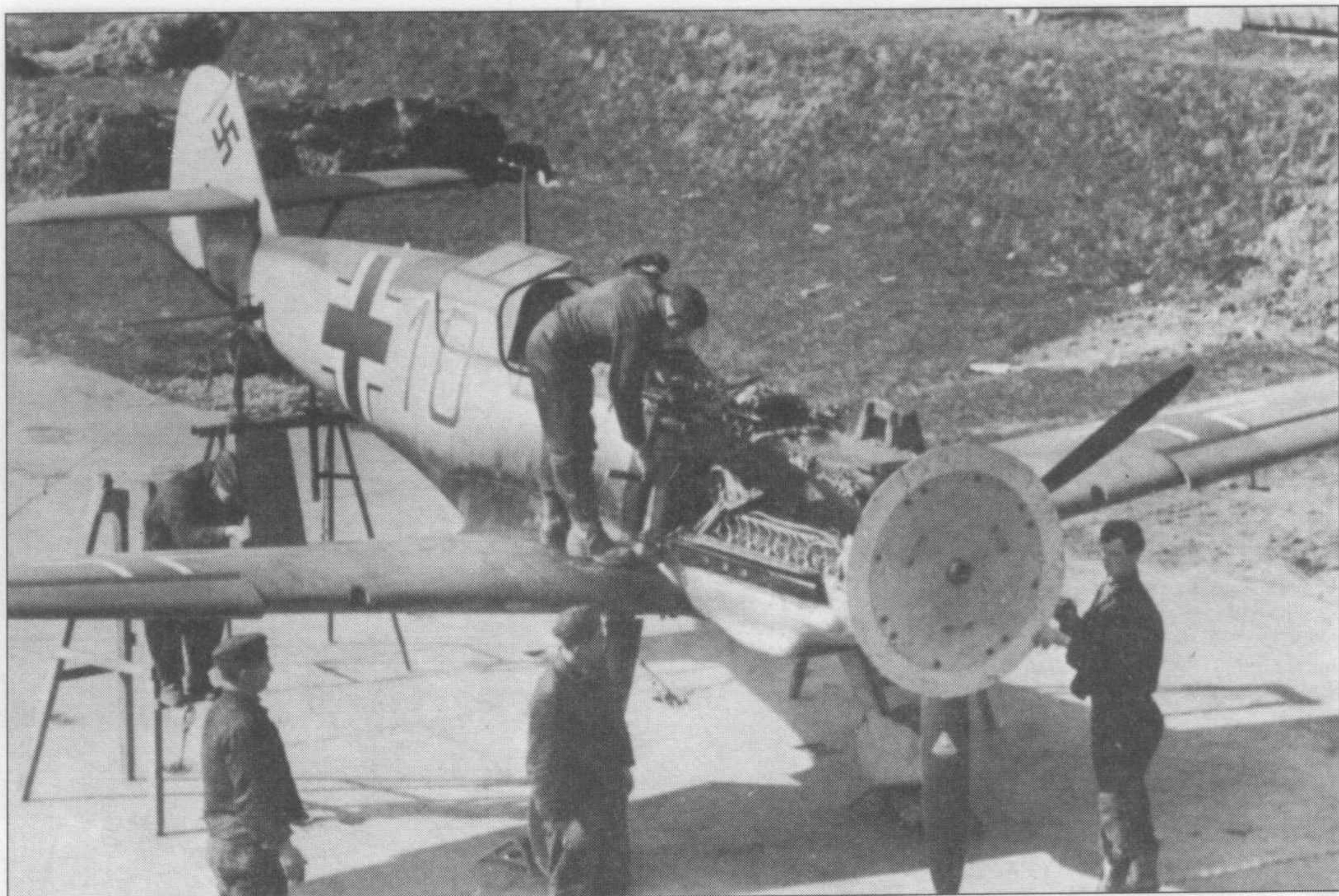
Личный поезд Геринга, в котором разрабатывался план «Битвы за Англию». Как показал последующий анализ, немцы имели лишь минимальные шансы на успех.



бронезаголовник



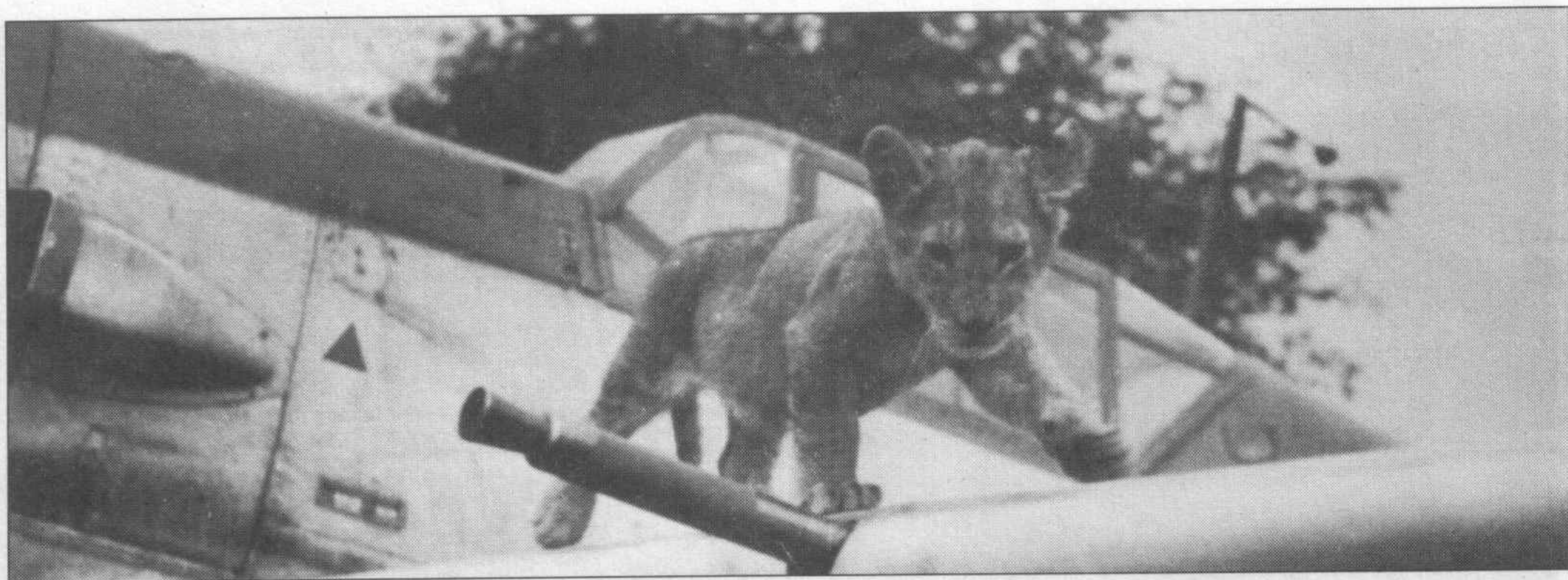
После семи недель непрерывных боев самолетам требовался капитальный ремонт. Пауза, возникшая после капитуляции Франции, использовалась для того, чтобы восстановить машины. На снимке E-1 «Красная 14» в ходе ремонта.



Е-1 «красная 10» в ходе калибровки пулеметов MG 17, стреляющих через диск винта. На снимке отлично видны автоматические предкрылки.



Me 109E-4 ранней серии из III./JG 54 Gruenherz, базировавшегося на берегу Ла-Манша. Кабина данного самолета не бронирована.

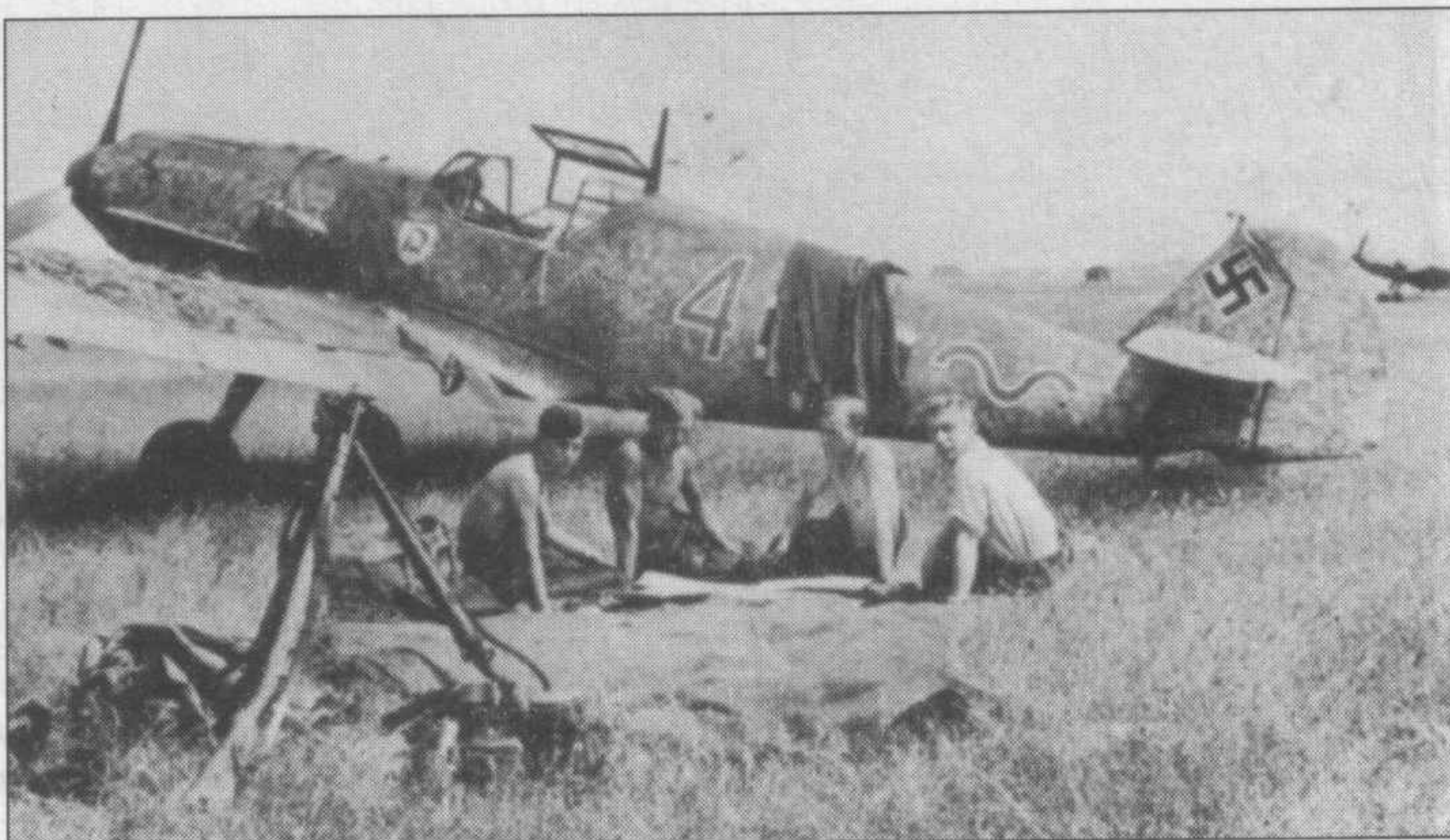


Симба - живой талисман III./JG 3 - «проверяет» 20-мм пушку MG FF/M, установленную в крыле E-4.

Главной разницей между E-3 и E-4 было вооружение, расположенное в крыльях. Вместо пушек MG FF (точнее MG FF/A или MG FF/B) установили MG FF/M (точнее MG FF/MA или MG FF/MB, у «Антонов» был электромеханический спуск (ЕРА), а у «Берт» - электрический (ЕА)). Пушки MG FF отличались массивным крепежом и мощными пружинами противооткатного механизма. При этом, пушки могли стрелять только тяжелыми снарядами массой 134 г. Эти пули предназначались для борьбы с легко бронированными целями. При этом испытания, проведенные в Хиллерслебене, показали, что эффективность 134-граммовых снарядов не выше, чем бронебойных 7,92-мм пуль! После этих испытаний поступило распоряжение разработать для пушки бронебойный снаряд. Пушки MG FF/M были легче, а также могли стрелять новыми 90- и 115-граммовыми снарядами, что позволяло добиться большей скорострельности и эффективности огня, в том числе и по воздушным целям.

Первый Me 109E-4 люфтваффе потерял 10 мая 1940 года. Это был самолет из I(J)/JG 2. Выпуск данного варианта продолжался недолго - до августа 1940 года выпустили 250 машин. Затем в августе-сентябре последовала небольшая серия Me 109E-4/N из 20 машин. Эти самолеты отличались двигателем DB 601N, работающем на 96-октановом бензине C3, что позволяло поднять мощность на 75 «лошадаков» и поправить высотные качества двигателя. В этом варианте «мессер» получал дополнительные очки по сравнению со «Spitfire» Mk II, хотя расплачиваться за это приходилось большей прожорливостью мотора.

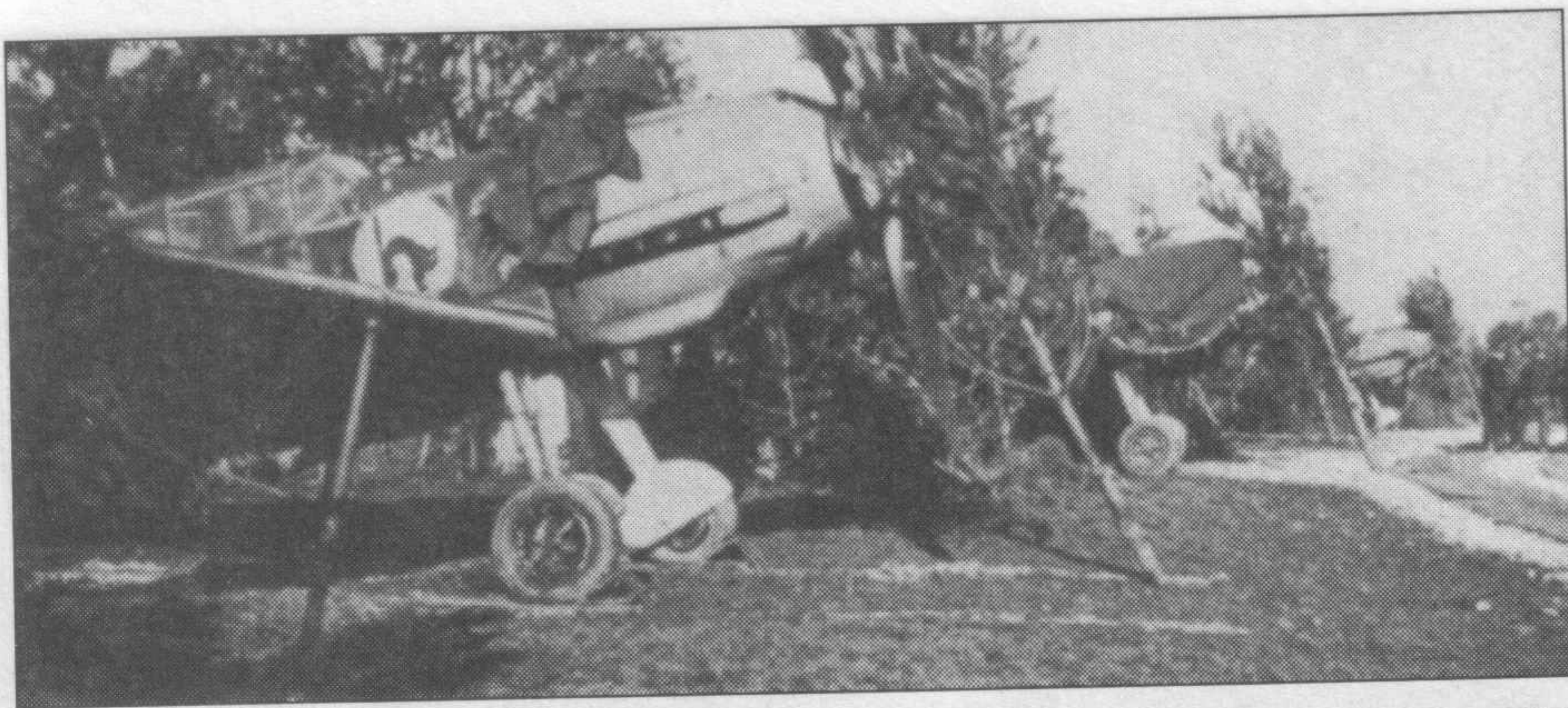
Но история E-4 на этом не кончилась. Модель получила вторую жизнь уже в ноябре 1940 года, когда фирма WNF получила заказ на 500 комплектов для E-4, позволяющих самолету нести дополнительный бак емкостью 300 л, а также 550 комплектов, позволяющих переделать самолеты E-1 до стандарта E-4. Программу реализовали к июлю 1941 года, поэтому



Основные сражения в ходе «Битвы за Англию» шли над водами Ла-Манша, и камуфляж самолетов претерпел изменения. Опять появилась угроза ударов по аэродромам, что заставило сделать камуфляж более темным. По борту поверх голубого фона нанесли множество серых (02) и темно-зеленых (71) пятен, как это видно у «красной 4» из II./JG 2 Richthofen.



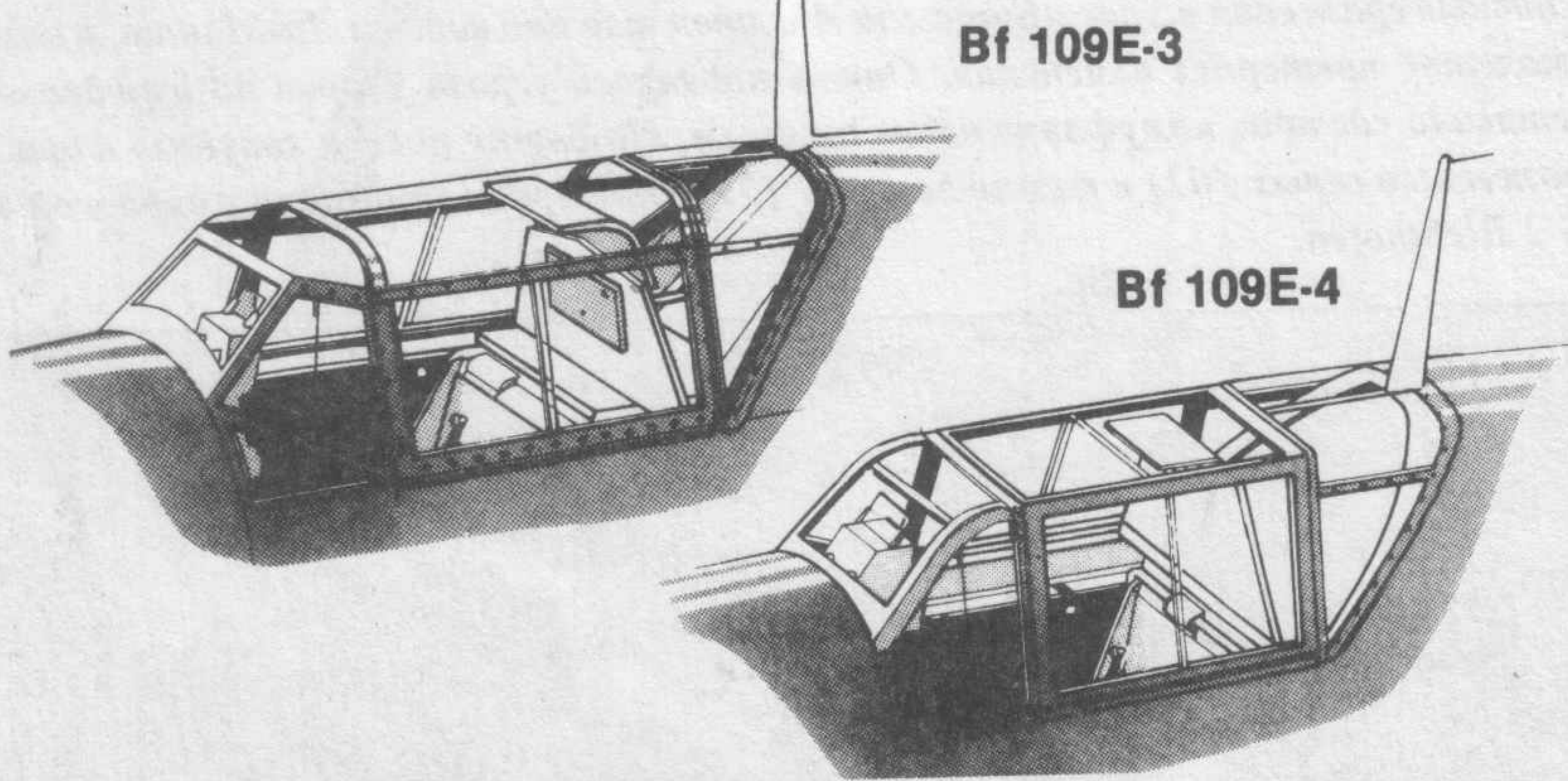
После того, как немцы заняли острова в Ла-Манше, на острове Джерси на аэродроме Ла-Вилья была организована база люфтваффе. На снимке Me 109E-4 вр II./JG 53 пополняет запасы бензина с помощью гражданского поставщика.



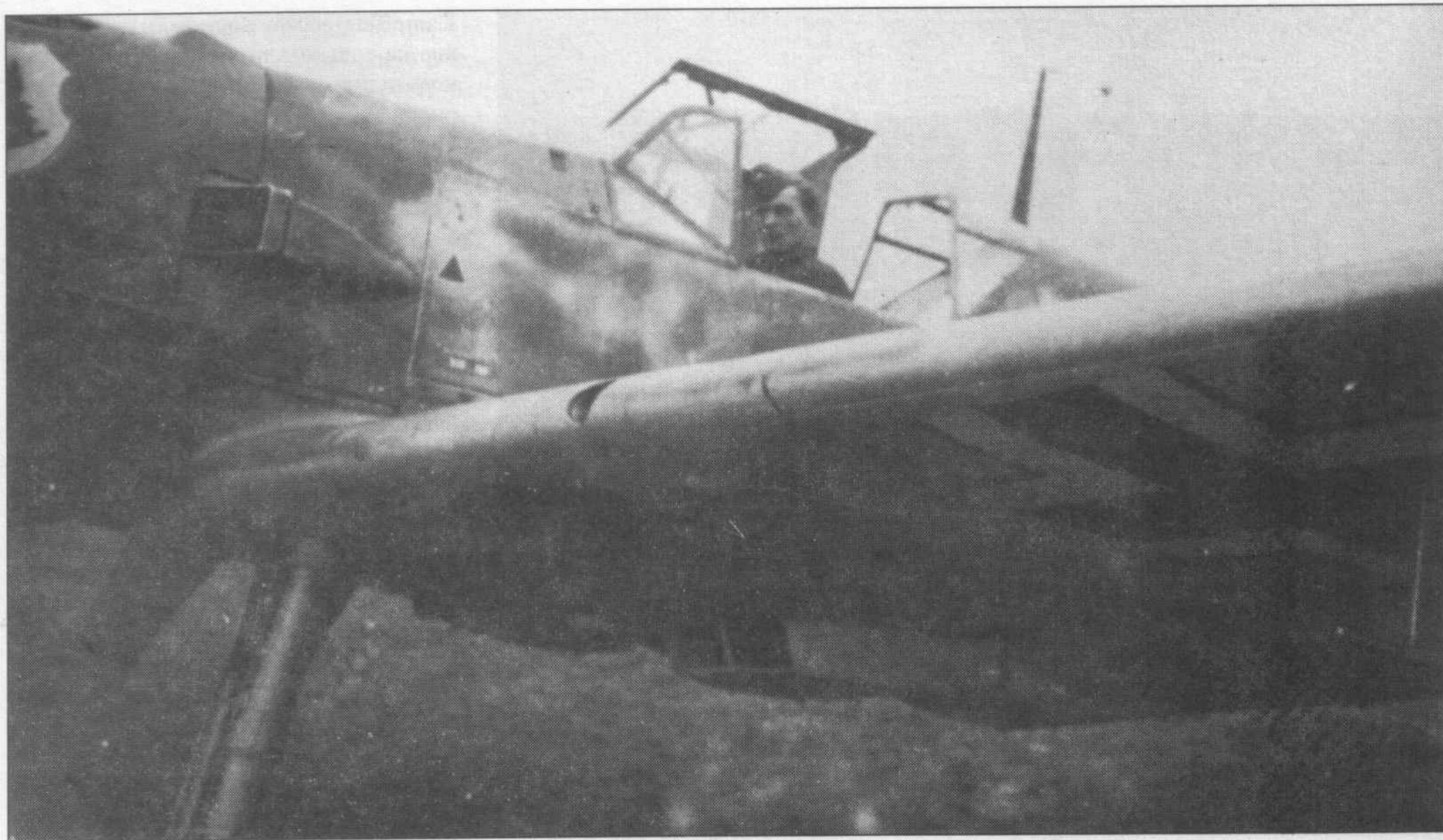
Для быстрой идентификации в бою в люфтваффе часто выкрашивали в светлые цвета капот или хвост самолета. У этого Me 109E-3 из 8./JG 51 капот выкрашен в желтый цвет.



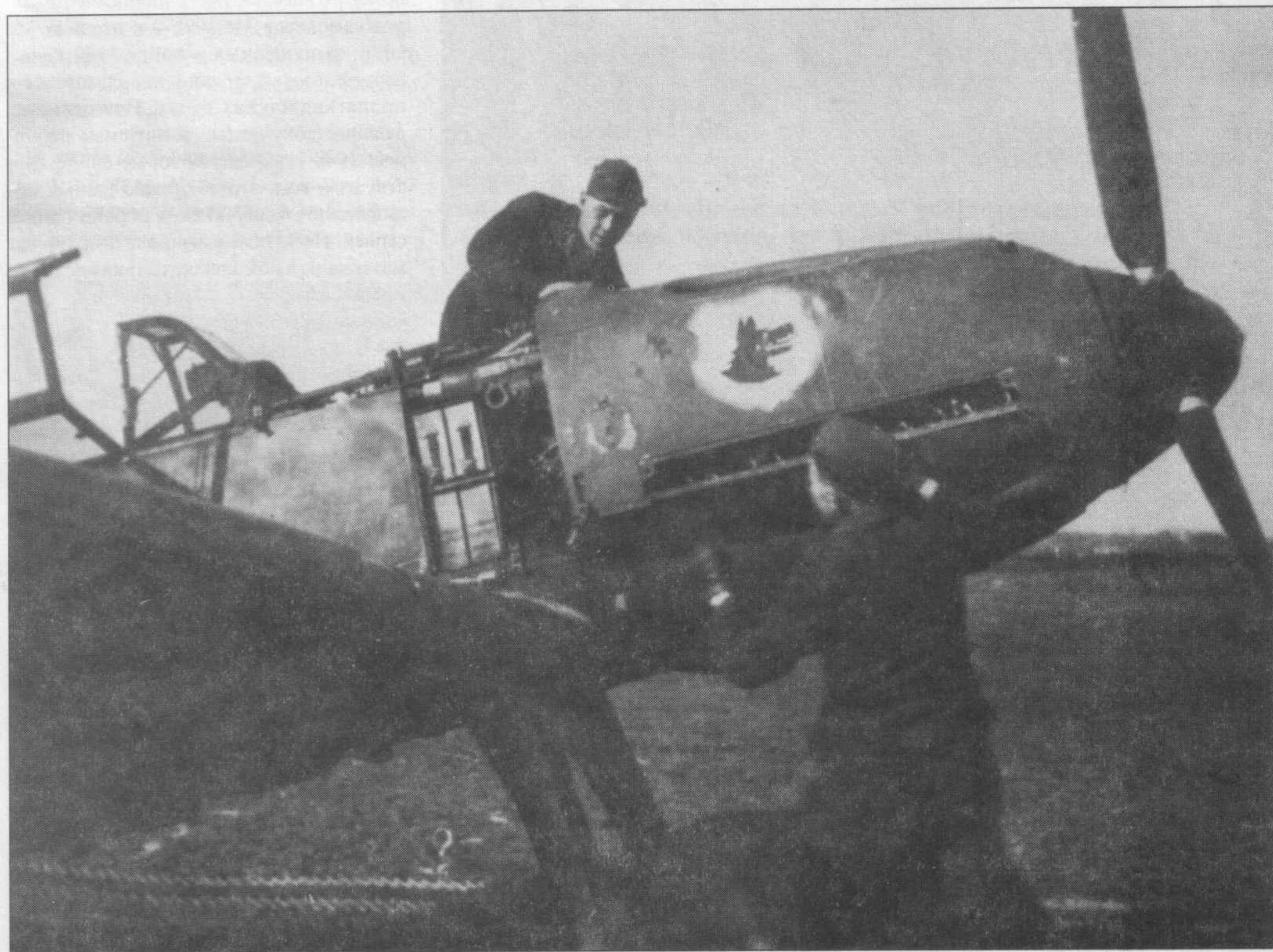
Разведывательный самолет Me 109E-5 выпускался небольшой серией параллельно с E-4. Разведчик нес в крыльях пулеметы MG 17, а в фюзеляже была смонтирована фотокамера Rb 21/18.



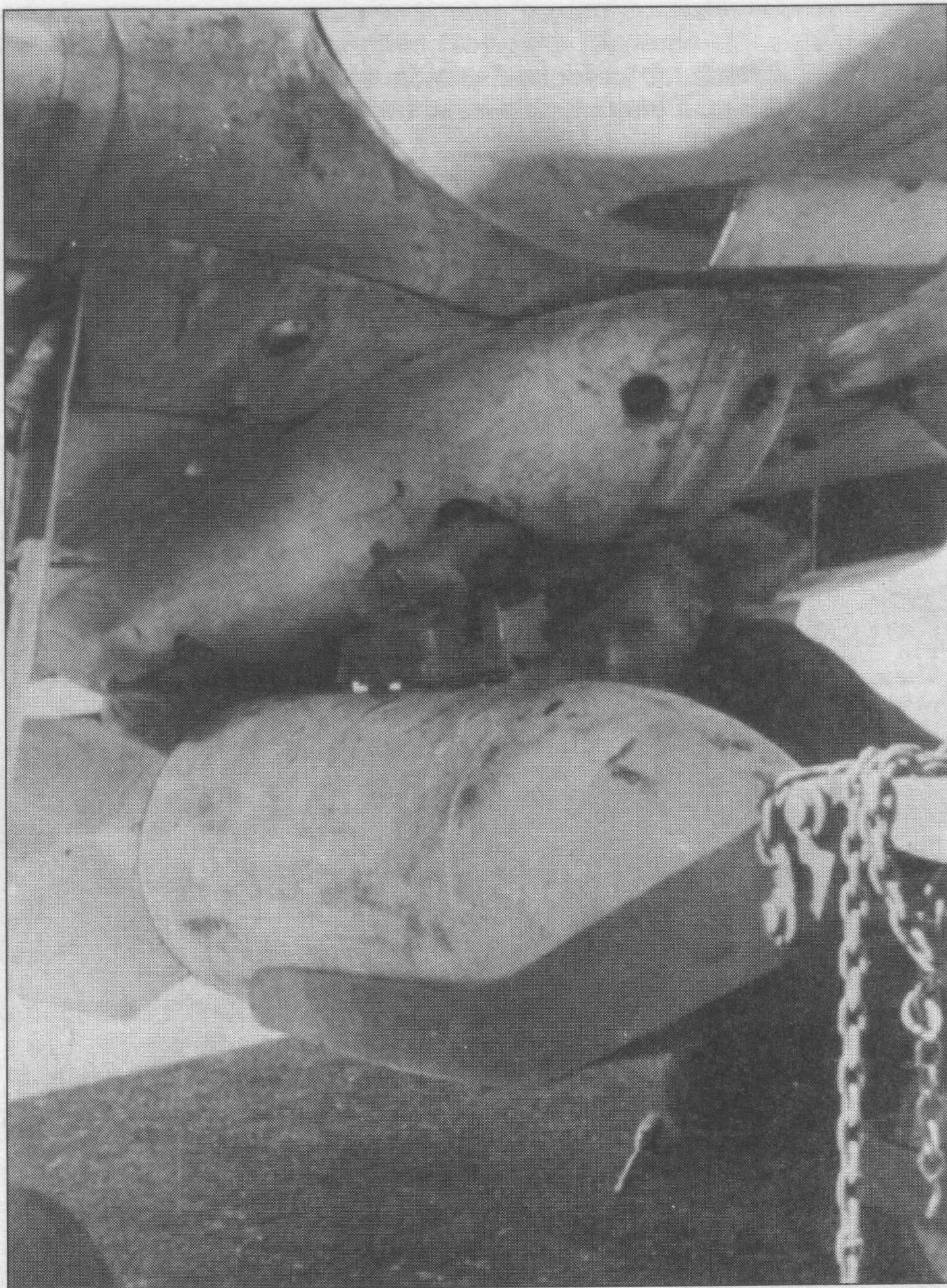
Действия бомбардировщиков Me 109 в составе 3./Erprobungsgruppe 210 были настолько успешны, что в каждом полку было решено сформировать эскадрилью истребителей-бомбардировщиков (Jabo), оснащенную Me 109E-4/B.



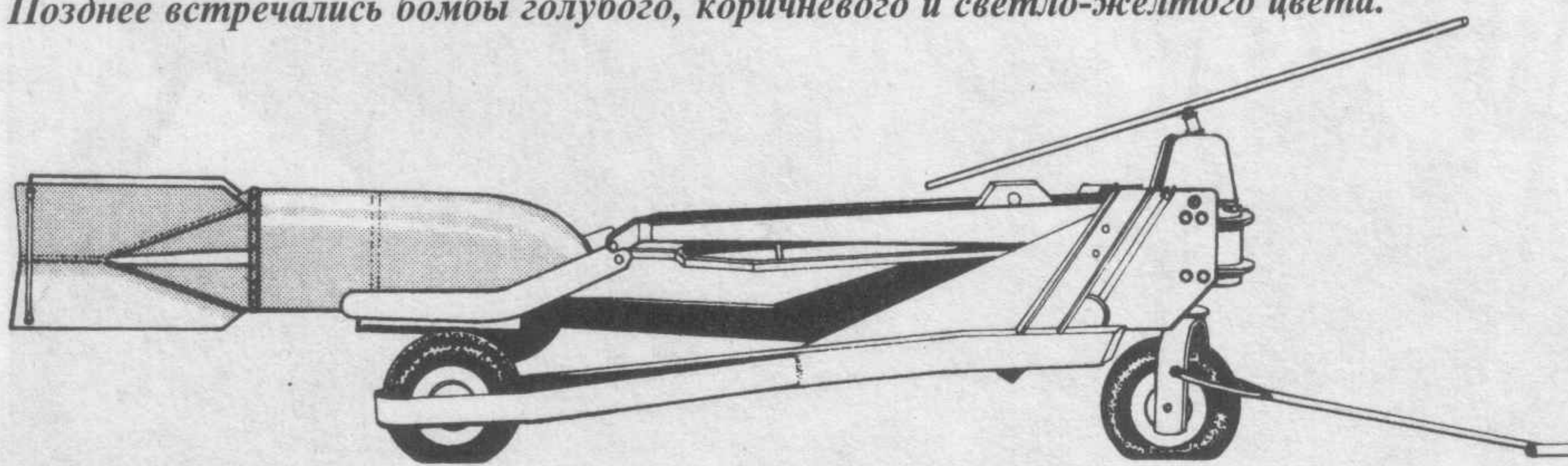
Разведывательный Me 109E-5 из 7./JG 77. Черная волчья голова на белом щите служила эмблемой III-й группы.



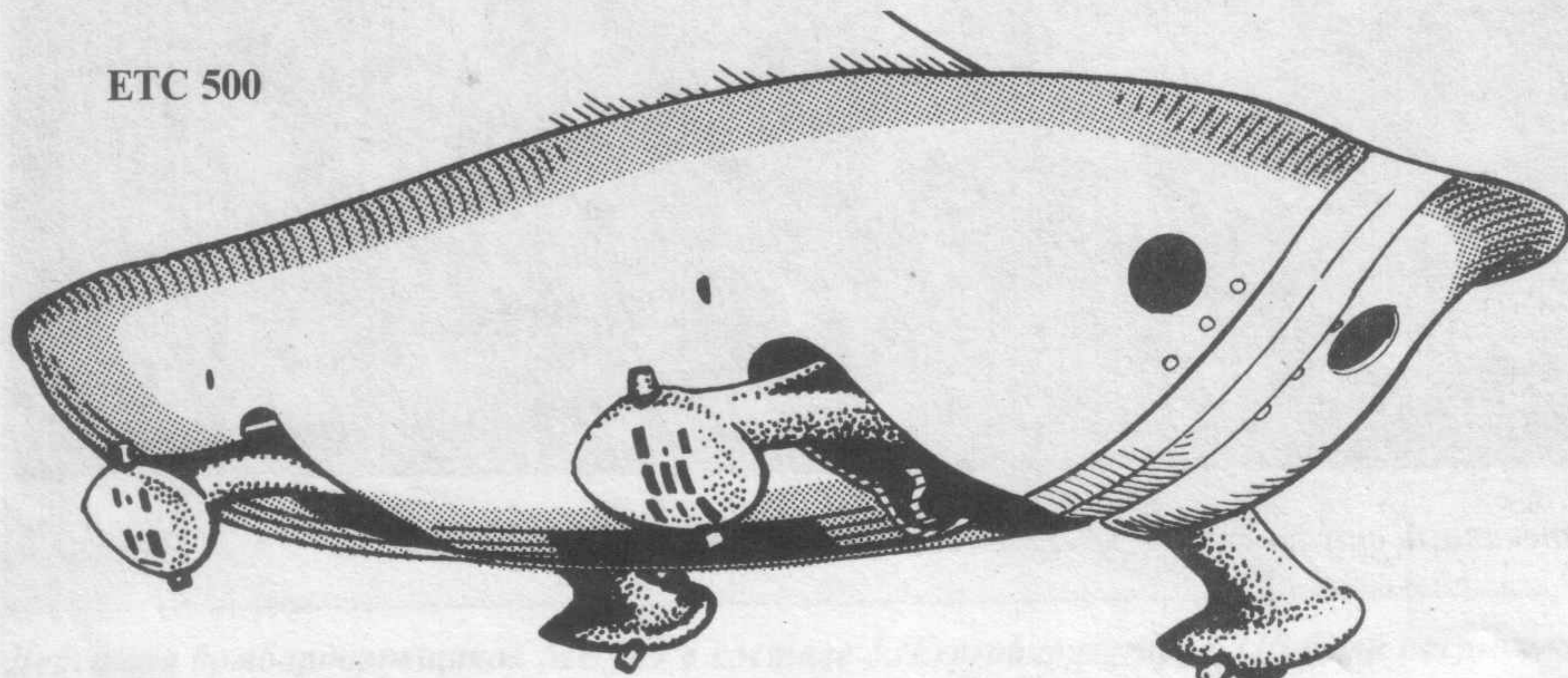
E-5 в ходе перезарядки пулеметов MG 17. Обтекатель втулки винта имеет нестандартную форму.



Специальная тележка с ручным подъемником использовалась для подвески 250-кг бомбы SC250 на пилон ETC 500. Поверхность бомбы выкрашена в зеленовато-серый цвет (02). Позднее встречались бомбы голубого, коричневого и светло-желтого цвета.



ETC 500



Kampfflugzeugen» поступали на вооружение не только в штурмовые дивизионы, но ими также оснащали отдельные эскадрильи в истребительных частях. Немецкие летчики-истребители, привыкшие считать себя элитой люфтваффе, в задачу которой входило исключительно сбивать самолеты противника, очень скептически отнеслись к этому нововведению.

Среди первых вариантов «Эмиля» имеется и Me 109E-2. Однако в отношении этого самолета существуют определенные неясности. Этот самолет планировалось вооружить 20-мм пушкой MG C/3 со стволом длиной 30 калибров. Несмотря на то, что получился самолет с мощным вооружением (3 пушки и два пулемета), но пушка MG C/3 весила 180 кг, а втиснуть ее в и без того тесный двигательный отсек «мессера» было очень непросто. Поэтому были собраны лишь два прототипа, испытания которых прошли в 1939 году. Одним из прототипов стал Me 109E-3 (W.Nr. 1952, SE+BM), выпущенный в Аугсбурге в январе 1939 года. Этот самолет (Обычно этот самолет идентифицируют как Me 109E-8 (V20) W.Nr. 5601. Но здесь, по-видимому, кроется какая-то ошибка. Данный серийный номер относится уже к диапазону номеров самолетов Me 109F-0 и поздних Me 109E, выпущенных в конце 1940 года.) был сфотографирован и использовался в пропагандистских целях. Известны отдельные документы, датируемые периодом 1940-1942 г.г., которые свидетельствуют о том, что возможно данная модификация выпускалась ограниченной серией. Но если анализировать архивные материалы в комплексе, то такая возможность исключается. Например, рапорт, составленный штабом люфтваффе, определяющий потери за 1940 год, упоминает о трех поврежденных Me 109E-2. Первый из них из II/JG 27 был поврежден 8 августа, второй (W.Nr. 6236) из 6./JG 3 7 сентября, а третий (W.Nr. 3609) из 9./JG 3 2 сентября 1940 года. Однако, при ближайшем рассмотрении, все три самолета «появились» в результате ошибок при копировании документа.

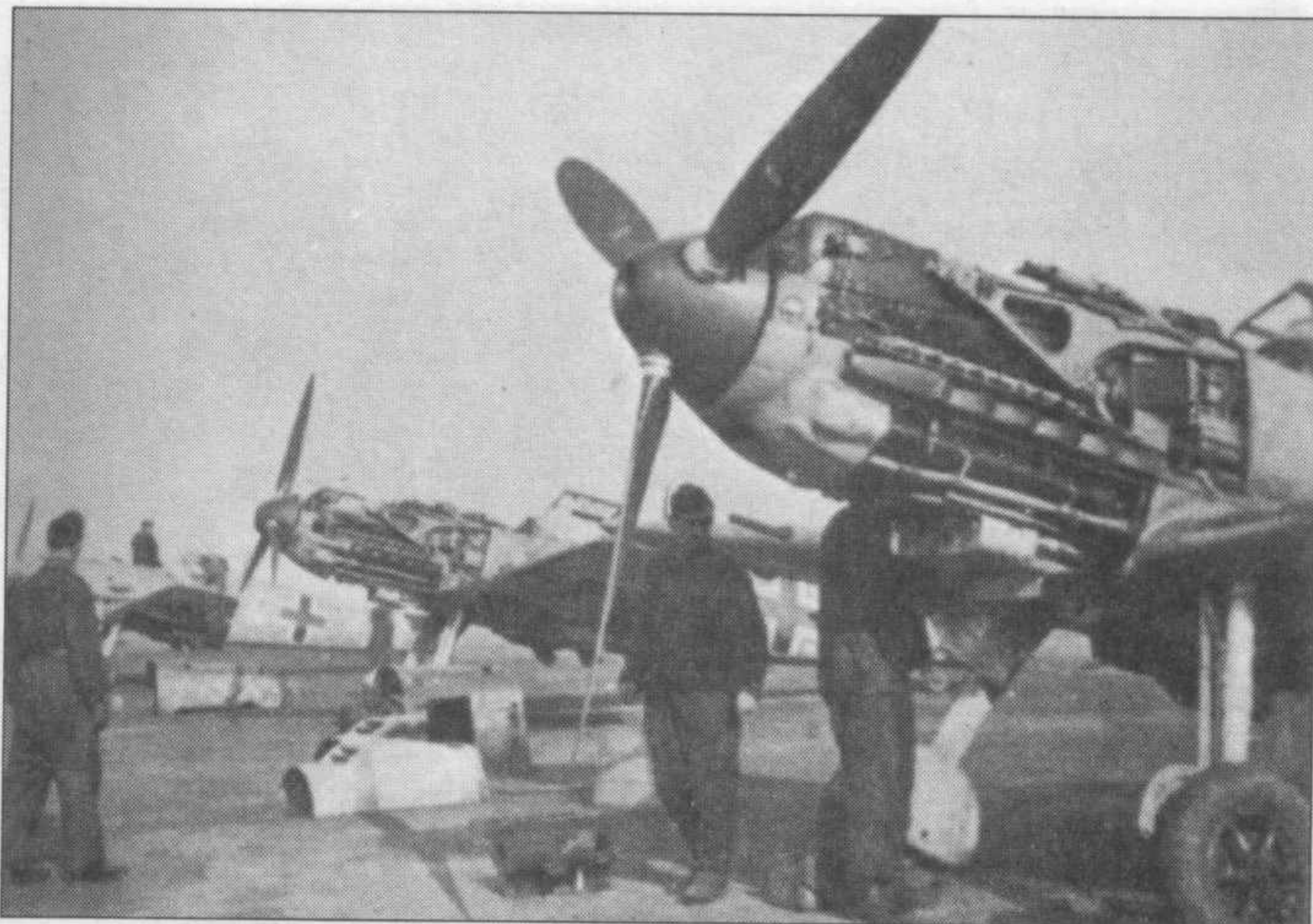
Другой документ, подтверждающий существование серии E-2, представляет собой приемочный акт словацких ВВС. В акте сообщается о приемке 14 Me 109E разных модификаций, в том числе двух Me 109E-2. Нет никаких сомнений в том, что оба Me 109E-2 представляют собой два прототипа. Не известно, были ли эти самолеты по-прежнему вооружены пушкой MG C/3, когда их во второй половине 1942 года передавали Словакии. Скорее всего, вооружение самолетов состояло из двух пушек и двух пулеметов.

Следующий вариант «Эмиля» - Me 109E-7 - появился в сентябре 1940 года и характеризовался целым комплексом наружных особенностей. Первое, что бросалось в глаза, это наличие подвешенного сбрасываемого бензобака емкостью 300

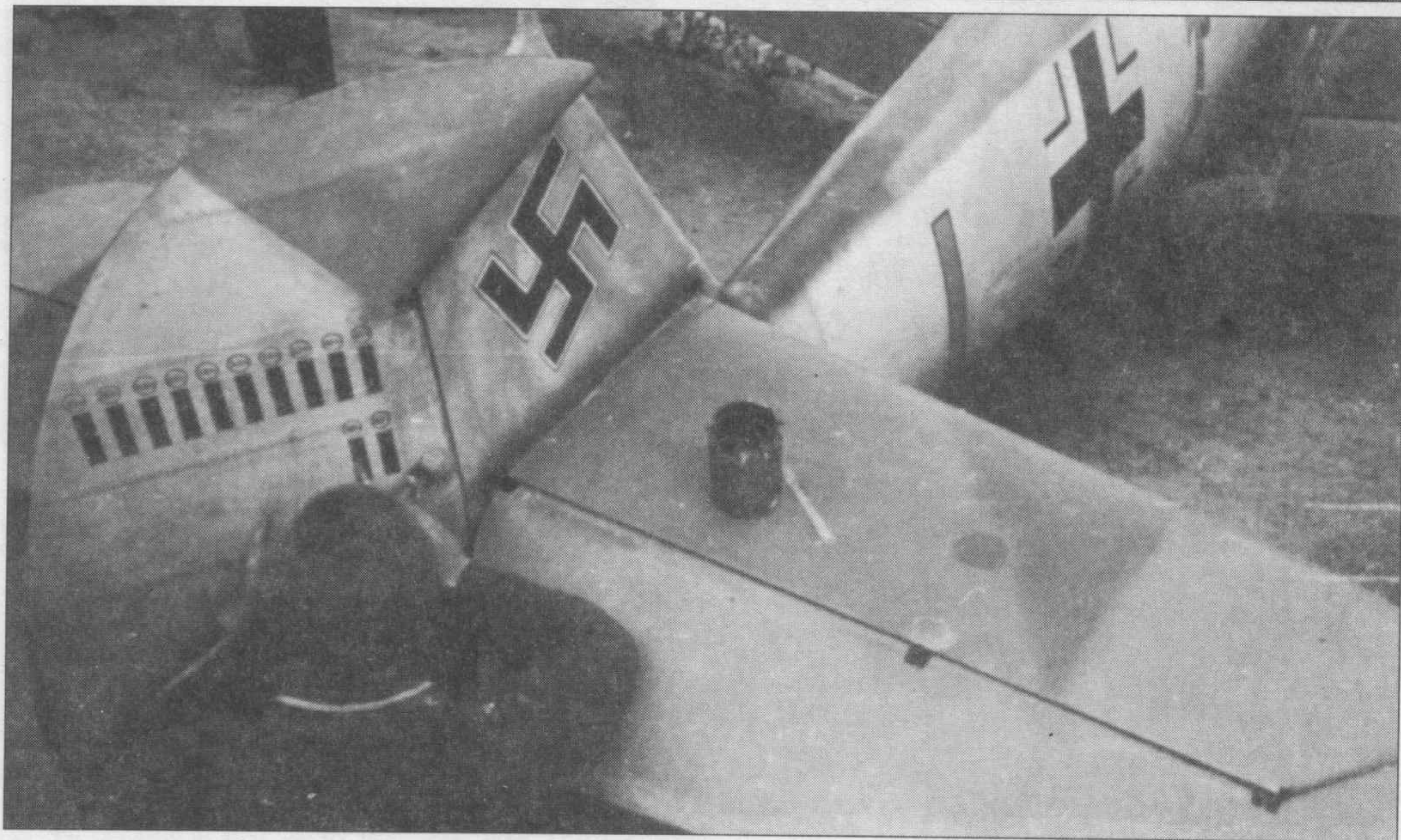
л (емкость внутреннего бака 400 л), что позволяло продлить время полета с почти 2 часов (для двигателя DB 601A, работающего на 80% на высоте 4000 м) до 2 часов 40 минут. Me 109E-4 стандартно оснащался двигателем DB 601N, но на практике встречались самолеты с DB 601A. Причиной тому была как некоторая нехватка новых моторов, так и позднейшая переделка старых самолетов к стандарту E-4/E-7.

Прототип этого варианта собрали на фирме Arado, в архивах которой отмечен выпуск одного E-7 в период май-июнь 1940 года. Все указывает на то, что прототипом стал Me 109E-3 (W.Nr. 1361), на который установили двигатель DB 601N, а также наружный пилон. Самолет W.Nr. 1361 испытывался в Рехлине уже в июле 1940 года. Это свидетельствует о том, что, вопреки общепринятому мнению, идея оснастить «мессер» подвесным баком появилась у немецких специалистов раньше, чем был проанализирован опыт французской кампании 1940 года. (Тут следует упомянуть о том, что идея использовать подвесные баки на Ju 87 и Me 110 прозвучала уже осенью 1939 года. Программу модернизации этих машин начали зимой 1939/40 г.г., результатом которой весной 1940 года люфтваффе получило самолеты Ju 87R и Me 110D, способные нести подвесные топливные баки.)

Этот Me 109E-4 принадлежал оберлейтенанту Хайнцу Эбелингу, командиру 9./JG 26. Тактические знаки на борту самолета коричневые с черной каймой.



«Эмили» из II. (Schlacht)/LG 2 в Кале-Мар после боевого вылета. Первая и третья машины - E-4/B, а вторая - E-1/B, оснащенный бомбовым пилоном.



Самолет Эбелинга имел камуфляж 65/71/02. Механик отмечает на руле двенадцатую победу оберлейтенанта. Молодой ас был сбит над Лондоном 5 ноября 1940 года. К тому времени на его боевом счету значилось 18 побед.



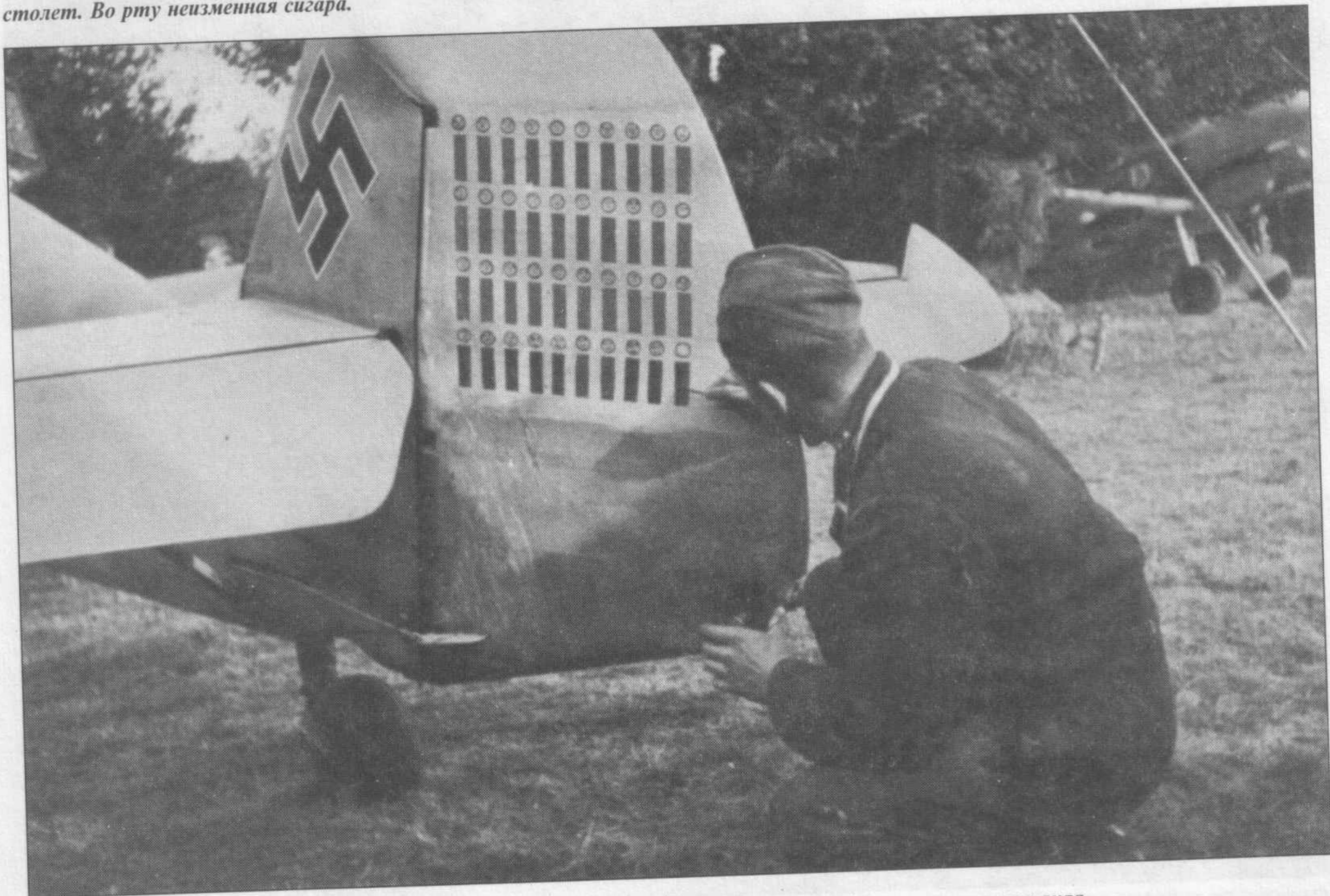
Майор Адольф Галланд, командир JG 26 *Schlageter*, покидает кабину своего Me 109E-4. Снимок сделан 24 сентября 1940 года, когда Галланд одержал 40-ю победу. Галланд одет в спасательный жилет, к которому подвешен пакетик с цветным составом и пистолет. Во рту неизменная сигара.



лобовое
бронестекло

Выпуск E-7 начали на заводах Messerschmitt в Аугсбурге, Erla в Лейпциге и WNF в Вене в сентябре 1940 года. Вскоре к выпуску присоединились фирмы Fieseler в Касселе и Arado в Варнемюнде. Выпуск Me 109E-7 планировалось продолжать до марта 1941 года, но из-за программы переделки старых самолетов до стандарта E-7 последние машины этого типа поступили в части в ноябре 1941 года. Всего было собрано не менее 750 машин E-7 (За 1941 год известны только суммарные данные по E-7 и E-9. Было выпущено 437 машин из 440 заказанных. Общий выпуск составил 788 самолетов обоих вариантов.). С точки зрения массовости серии это был третий по многочисленности самолет после E-1 и E-3.

Me 109E-7 стал первым «мессером», в конструкцию которого внесли множество новых конструктивных решений, отработанных в ходе разных программ.



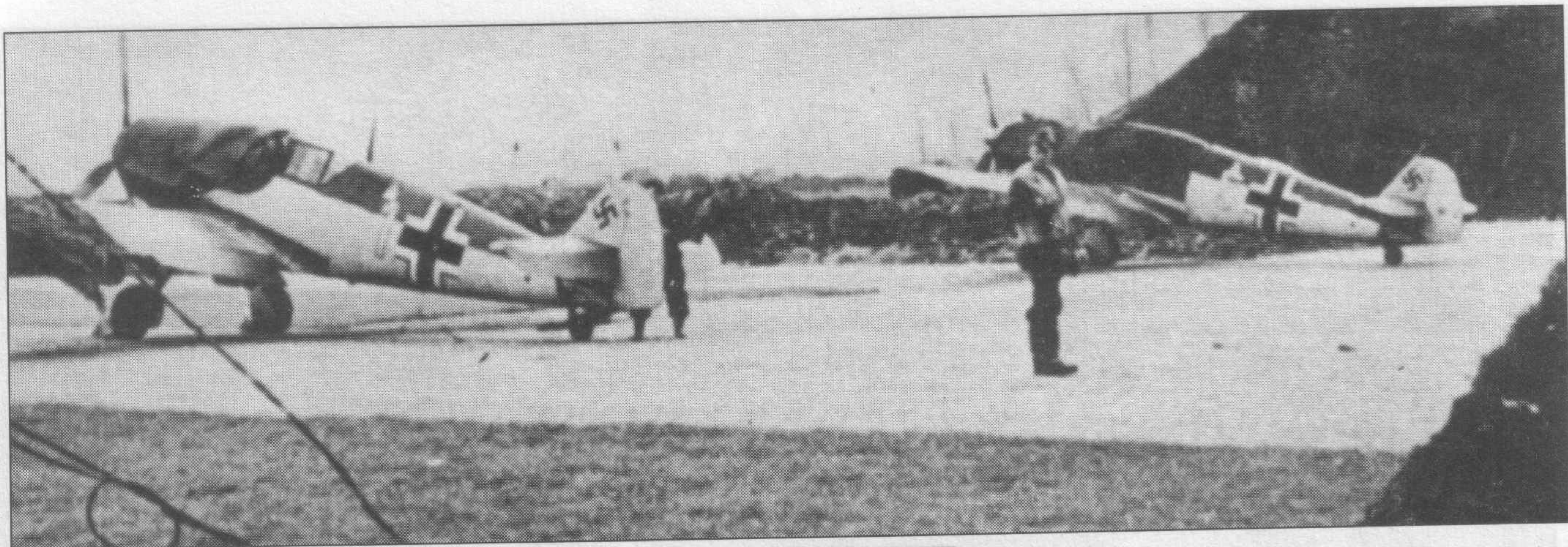
Механик делает сороковую пометку на хвосте истребителя Галланда. Хорошо видна тяга и качалка руля.



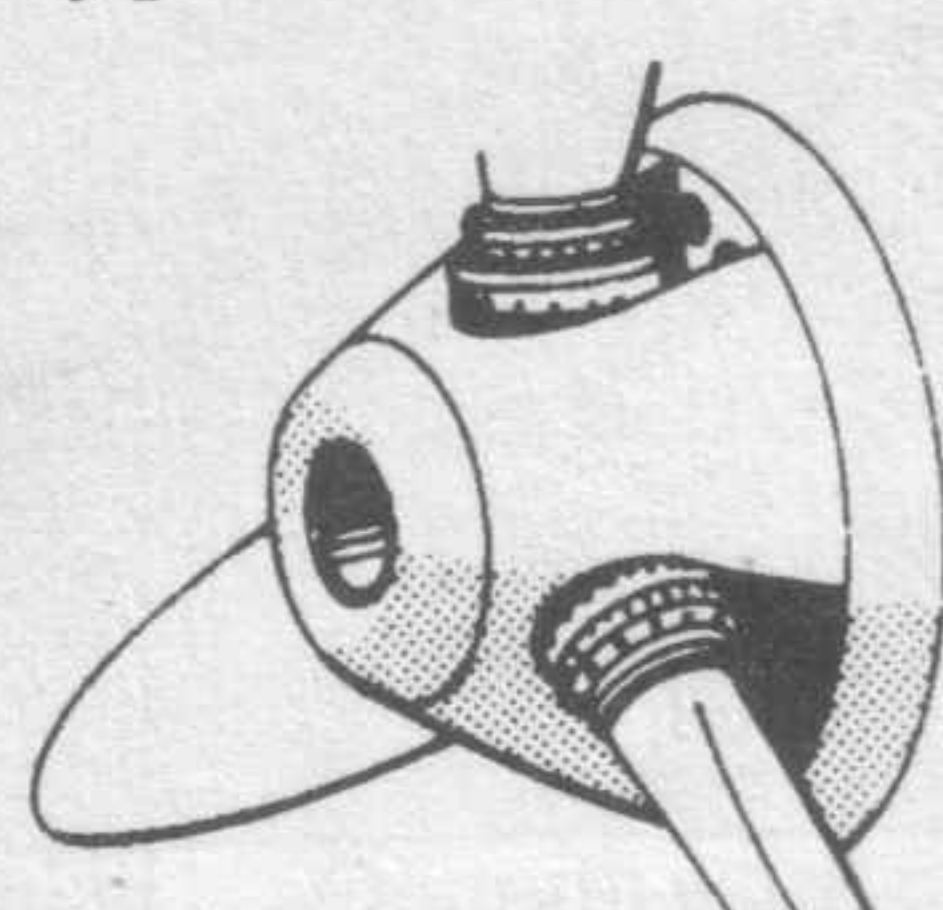
Этот E-4 из JG 1 оснащен накладным лобовым бронестеклом. Над головой пилота видна небольшая ручка, с помощью которой можно было открыть форточку.



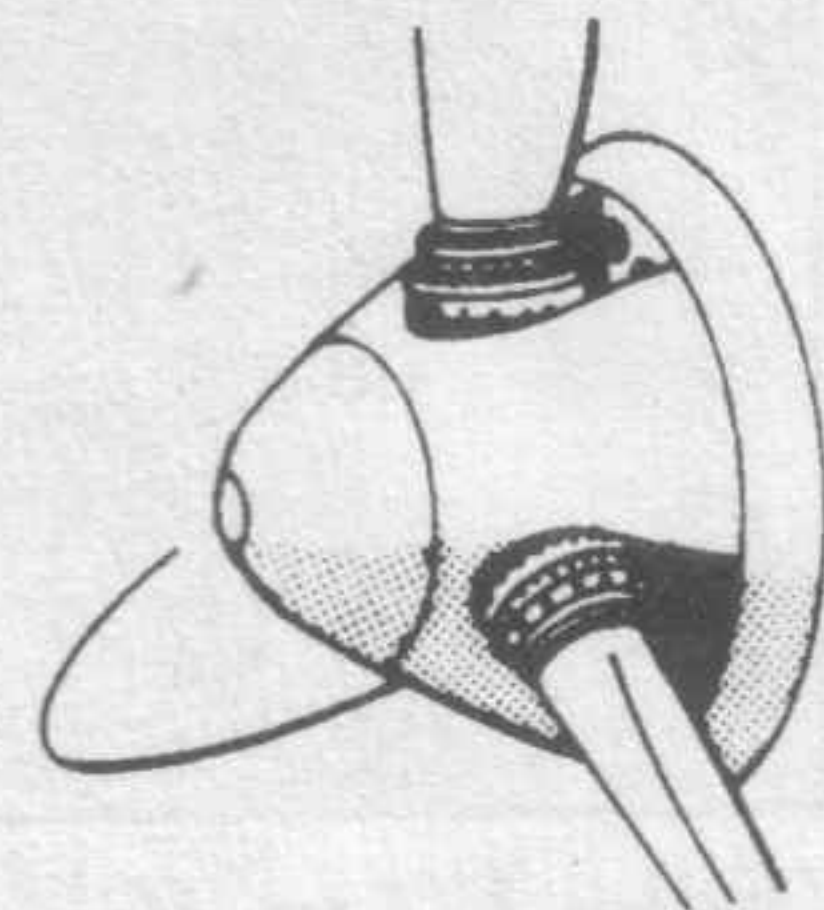
Ограниченный радиус действия «мессеров» доставлял серьезные неприятности в ходе операций по сопровождению бомбардировщиков. Так, в одном из вылетов JG 26 потерял сразу 12 машин, которые не смогли дотянуть до аэродрома из-за нехватки горючего. Пять истребителей разбилось, а семь упало в воду.



В то время как во многих частях борта самолетов камуфлировали дополнительными пятнами, в 3./JG 1 продолжала летать на машинах со старым камуфляжем и в начале 1941 года.



Bf 109E-4

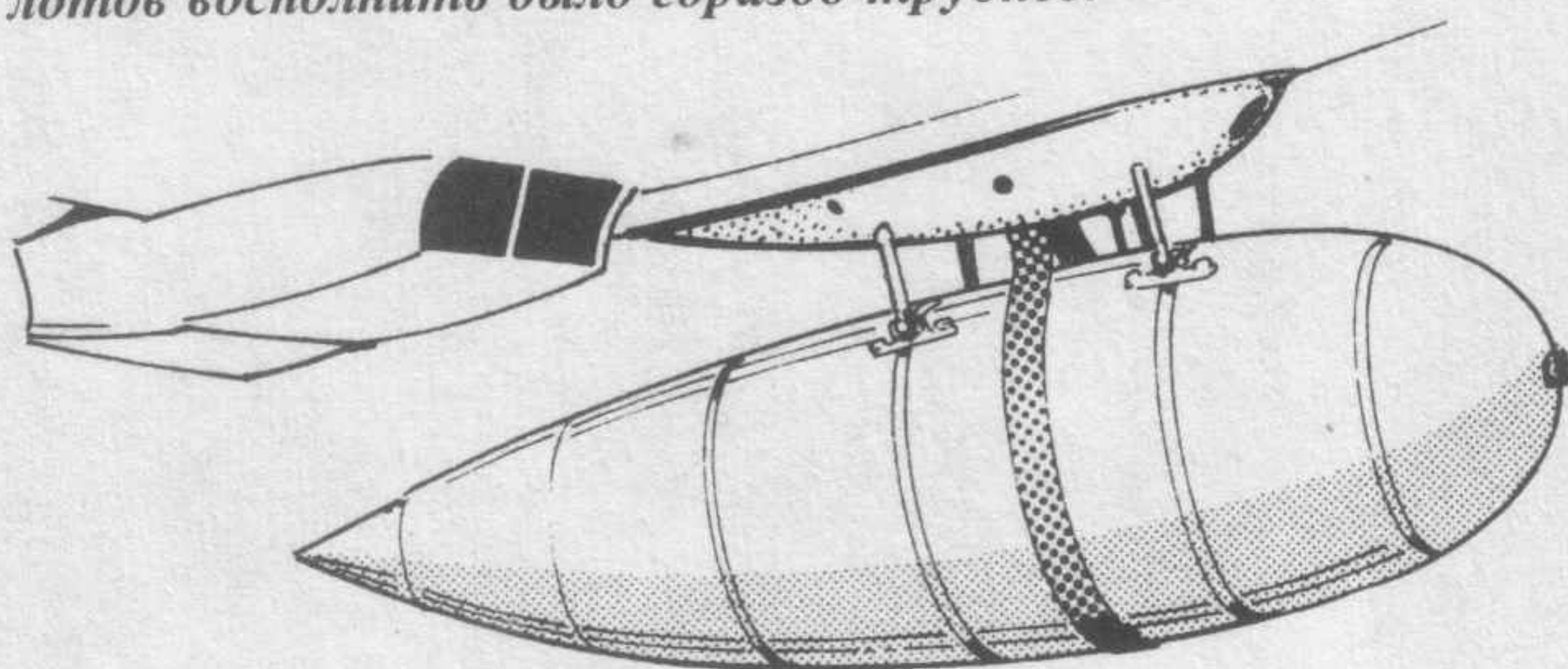


Bf 109E-7

В самом конце 1940 года начался, например, выпуск самолетов Me 109E-7/Z, на которых стоял «ускоритель» GM 1 (главной деталью ускорителя был баллон с закисью азота). Устройство GM 1 оказалось весьма эффективным. Впрыскивание закиси азота во входной канал турбонаддува позволяло в течение десяти минут поднять мощность двигателя на 50 л.с. на высотах более 5000 м. Благодаря этому, самолет прибавлял к скорости дополнительные 25 км/ч, получая дополнительные шансы настигнуть жертву или уйти от преследования. Особенно заметен был эффект от GM 1 на больших высотах, где «мессер» обычно терял свои преимущества. Однако у устройства были и недостатки. Прежде всего сам GM 1 с баллоном объемом 60 л весил 85 кг, а с полностью заправленным баллоном масса устройства достигала 120 кг. Дви-



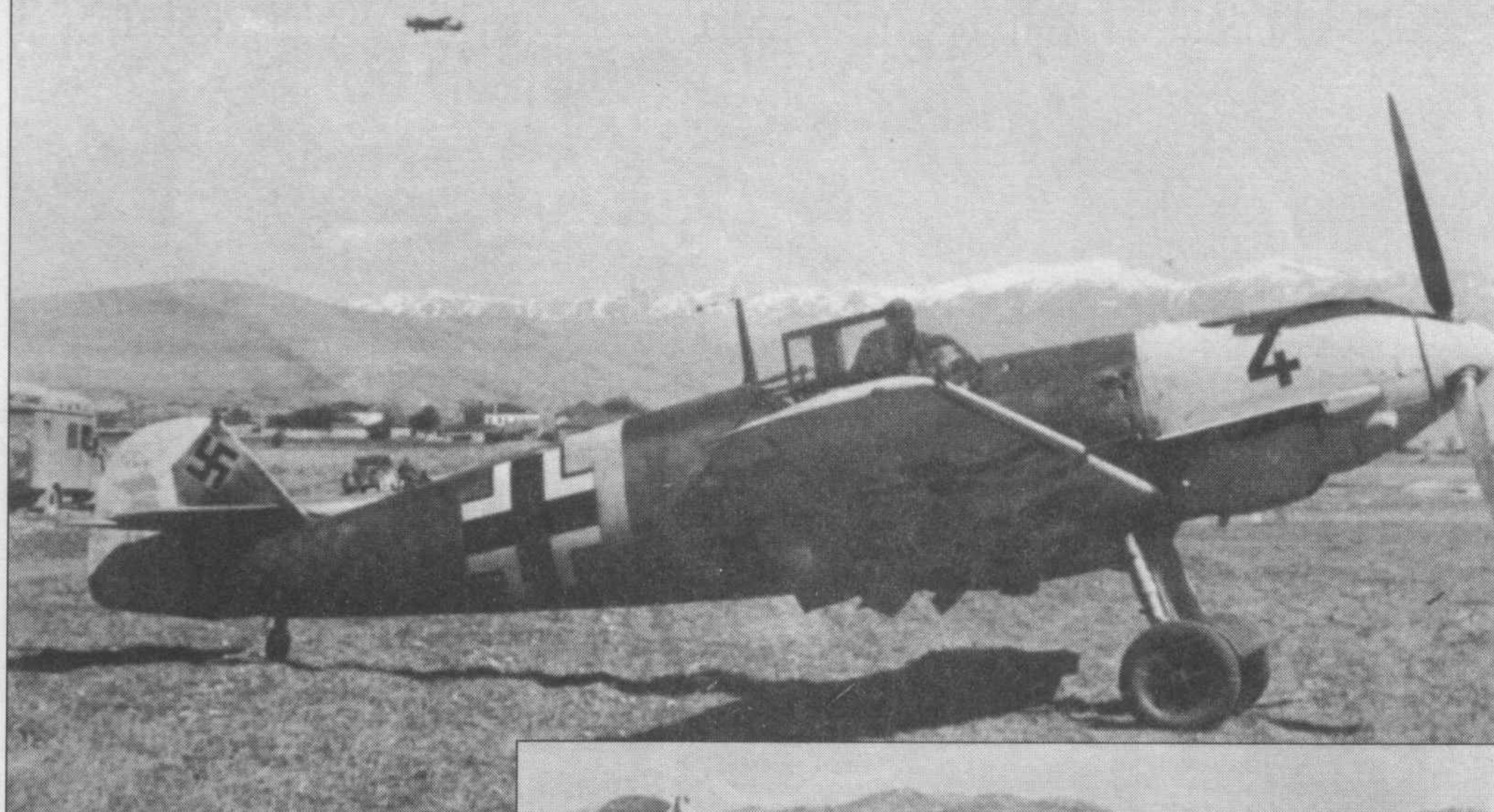
Мобилизованные французские механики пытаются восстановить самолет, получивший тяжелые повреждения. Эта ситуация была обычной для второй половины 1940 года. Немецкие истребительные полки медленно истекали кровью в ходе постоянных налетов на Англию. Заменить или починить самолет было легко, а вот гибель сотен опытных пилотов восполнить было гораздо труднее.



Ганс Пихлер из 7./JG 77 позирует на фоне своего Me 109E-7. Под фюзеляжем самолета подвешен дополнительный бак. Истребитель принадлежит к ранней серии E-7, на что указывает обтекатель втулки старого образца.

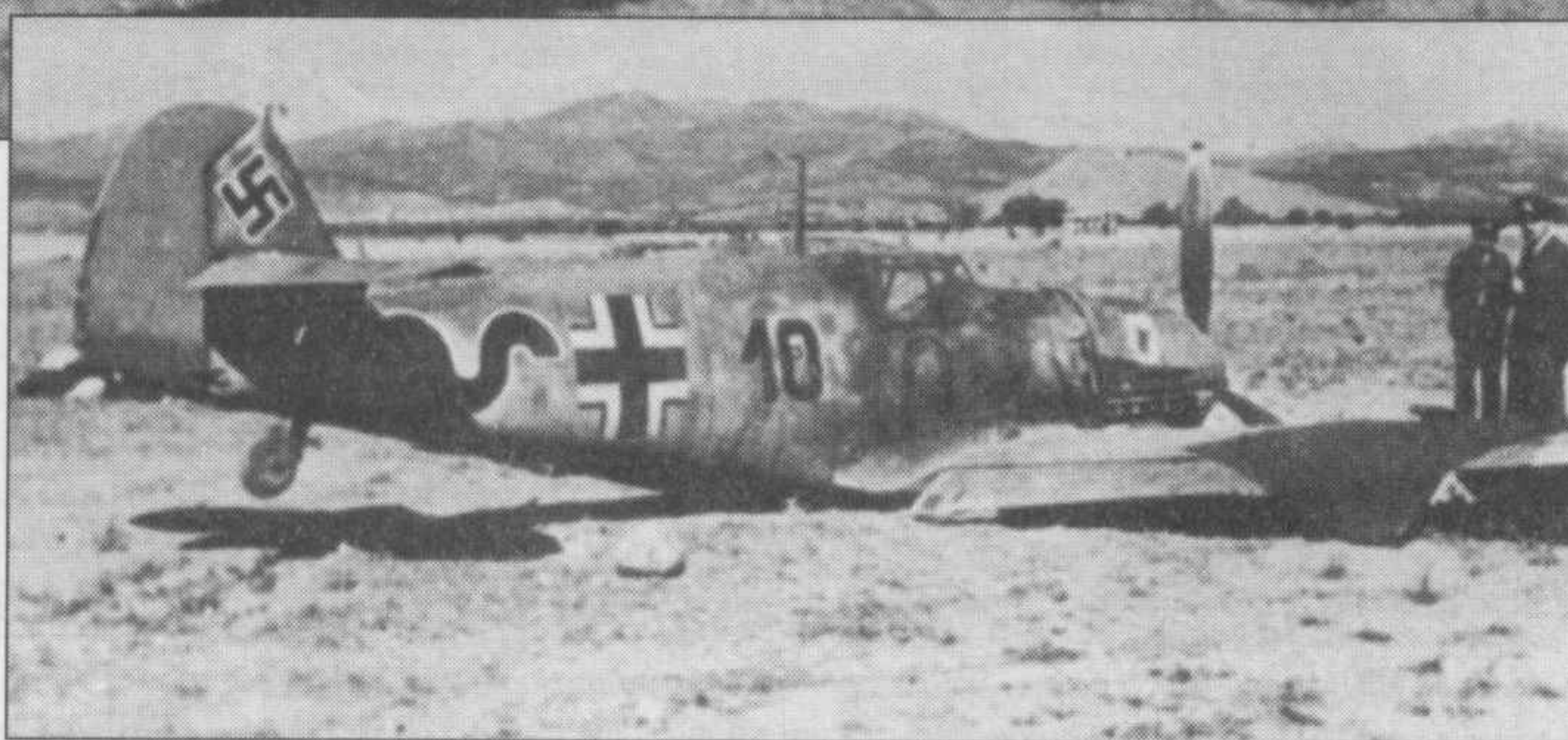


Е-7 из JG 27, оснащенный пилоном ETC 500, способным нести 250-кг бомбу. Капот, руль направления и концы крыльев желтые.

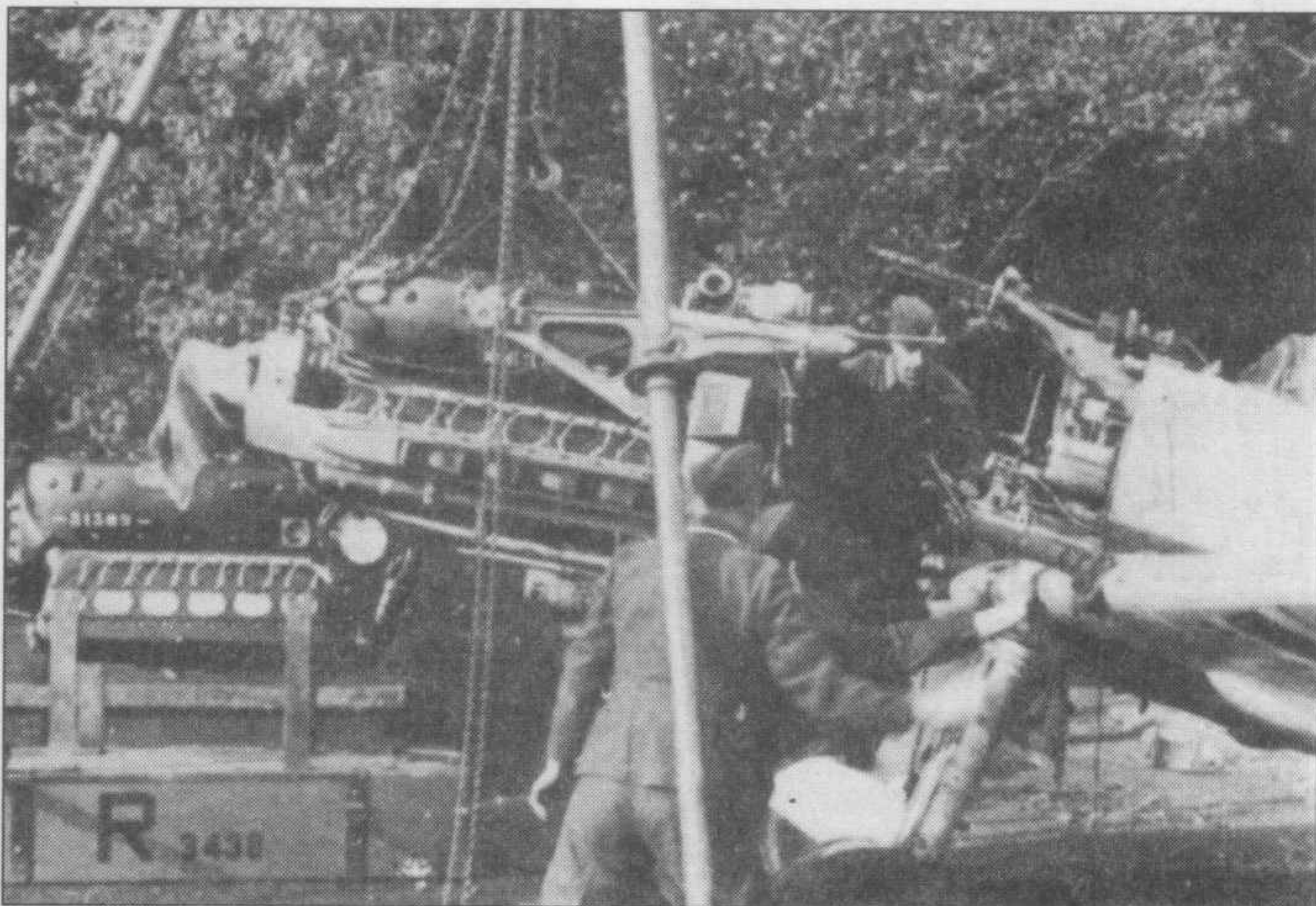


гатель на предельных режимах работы гораздо быстрее изнашивался и требовал замены или ремонта уже через несколько циклов форсирования. Тем не менее, устройство GM 1 было для двигателя довольно щадящим. Дело в том, что при простом форсировании двигатель мог работать в режиме 110% мощности только три минуты. При этом выработка двигателя стремительно нарастала и он мог выйти из строя в любой момент. Многие молодые пилоты в горячке боя злоупотребляли форсажем и жгли двигатели. Случалось, что моторы отказывали прямо в воздухе. Ускоритель GM 1 исключал подобную возможность.

Идея использовать закись азота для форсирования двигателей была высказана летом 1940 года и осенью была опробована на одном из «Эмилей» в E-Stelle Rechlin. В ходе испытаний отмечался рост максимальной скорости на 60-100 км/ч на высотах 8000-10000 м в зависимости от использованного винта и погодных условий. Скороподъемность возрастала на 2-3 м/с. Идея получила положительную оценку и в декабре 1940 года начался выпуск ускорителей, работающих на закиси азота. Первоначально предполагалось оснастить ускорителями самолеты одного дивизиона (часть должна была быть готова к 31 января 1941 года) и испытать устройство в полевых условиях, но более широкое распространение GM 1 было уже решенным вопросом. RLM разместило заказы на несколько десятков тонн закиси азота. Первую партию GM 1 для Luftflotte 2 во Франции подготовила зна-



«Черная 10» E-3 из III./JG 77 сбитая во время налета на английский аэродром в Греции. Капот не выкрашен в желтый цвет, в отличие от большинства других самолетов, участвовавших в балканской кампании.



Механикам приходилось менять двигатели «мессерам» даже в спартанских условиях балканской кампании.

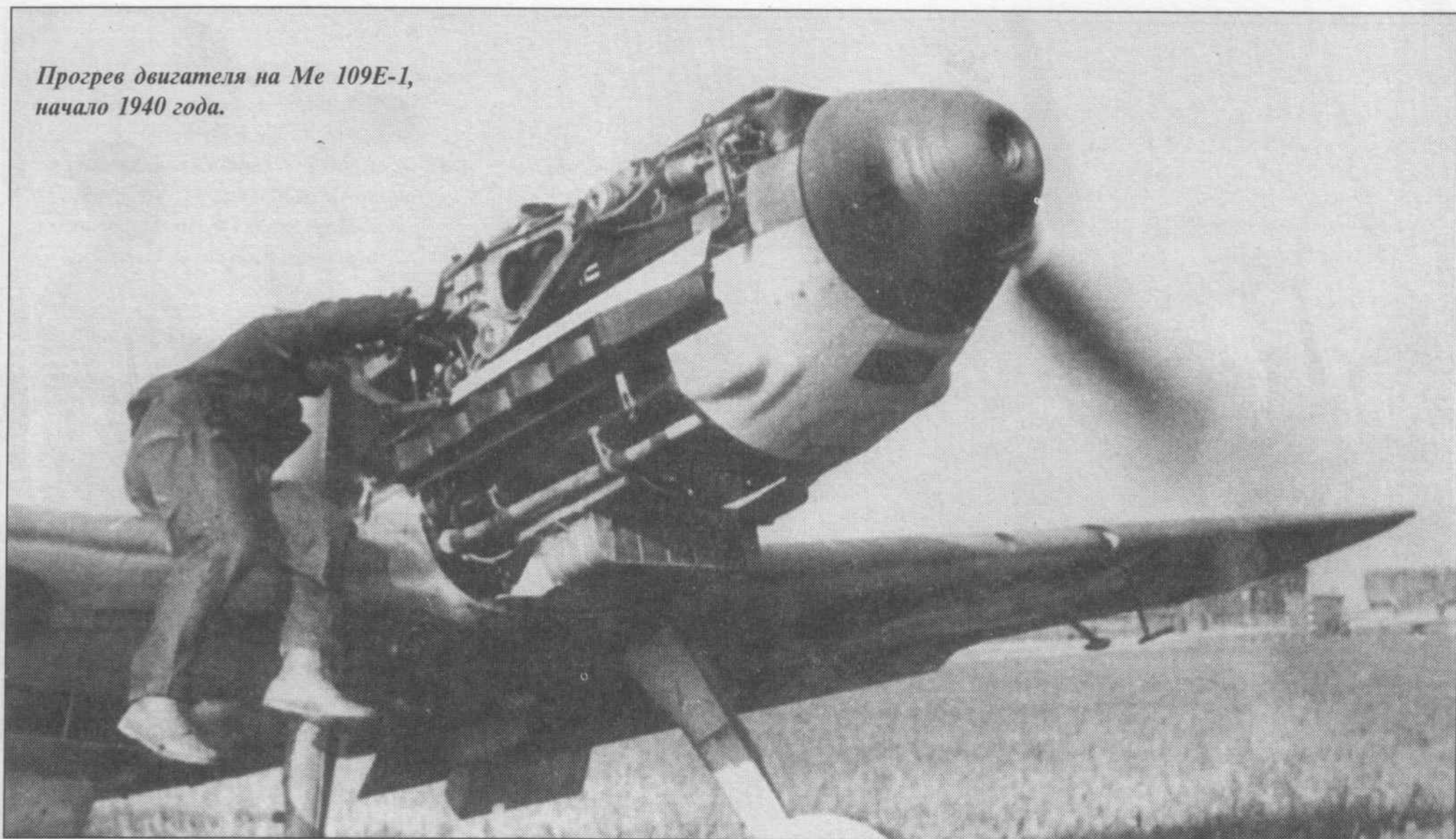


Два снимка E-4 или E-7, сделанных на приемном аэродроме люфтваффе осенью 1940 или весной 1941 года. Самолеты несут типовой камуфляж 74/75. Бортовые позывные (Stammkennzeichen) GA+HP и KF+SO. У самолета на переднем плане на верхнем снимке серийный номер W.Nr. 2782.



Me 109E-1 со снятым двигателем. У самолета желтый руль направления и кончики крыльев.

*Прогрев двигателя на Me 109E-1,
начало 1940 года.*



менитая фирма IG-Farbenindustrie уже в декабре. Первый эшелон из 8 цистерн вместимостью 30 тонн был готов к отправке 25 декабря 1940 года.

Несмотря на масштабную программу по подготовке и обучению, развернутую в E-Stelle Rechlin, освоение GM 1 шло непросто. Однако программу удалось выполнить. Оборудование, необходимое для выпуска Me 109E/Z прибыло на завод к 18 декабря, а к сборке первых са-

молетов приступили 20 декабря. Всего было выпущено 87 самолетов. Последние десять машин были готовы в марте 1941 года. Это были самолеты, переделанные из серийных Me 109E-7/N. Пять машин этого типа, собранных в феврале, передали Японии и Советскому Союзу. От дальнейших работ в этом направлении отказались, поскольку началась подготовка к выпуску следующей модификации «мессера».

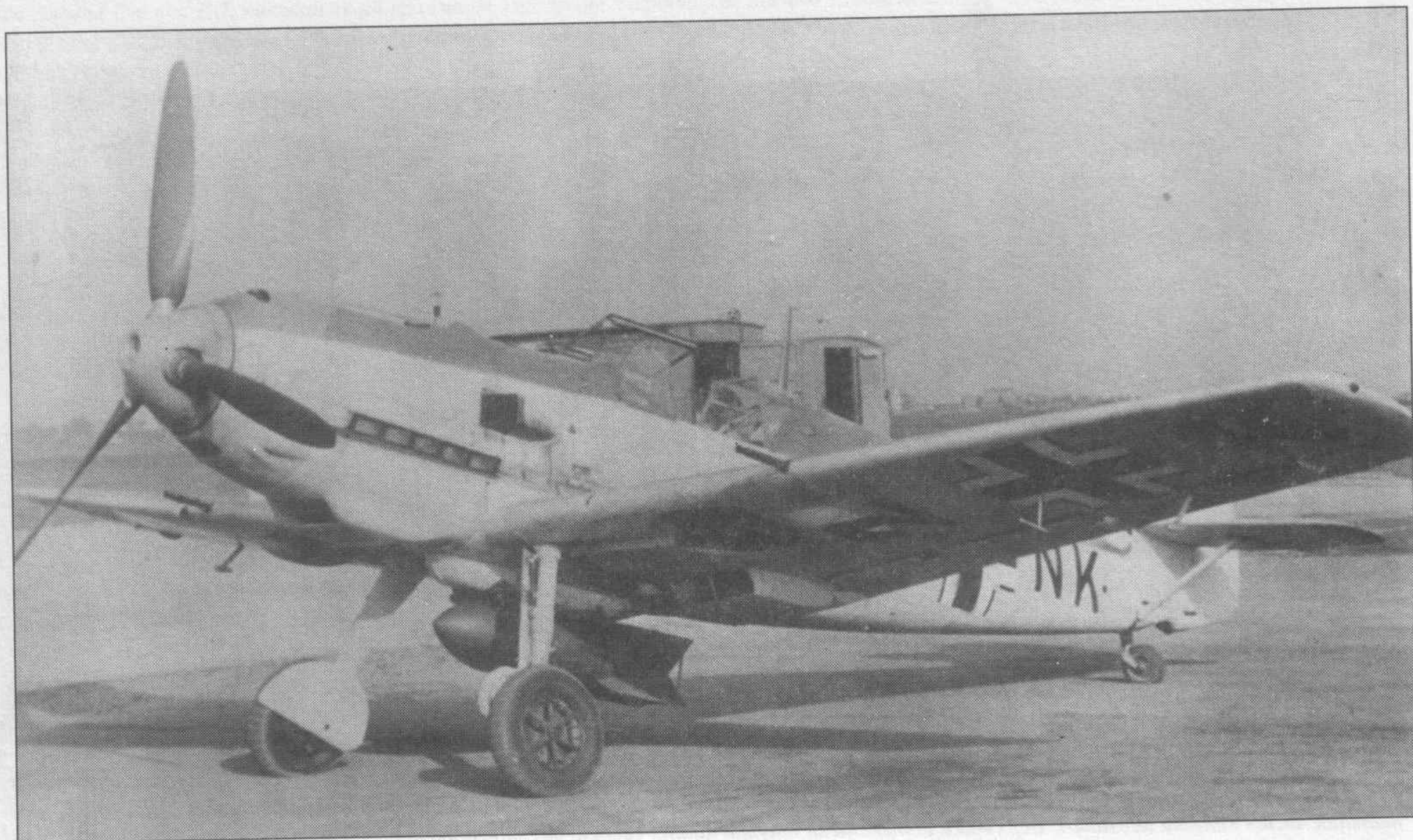
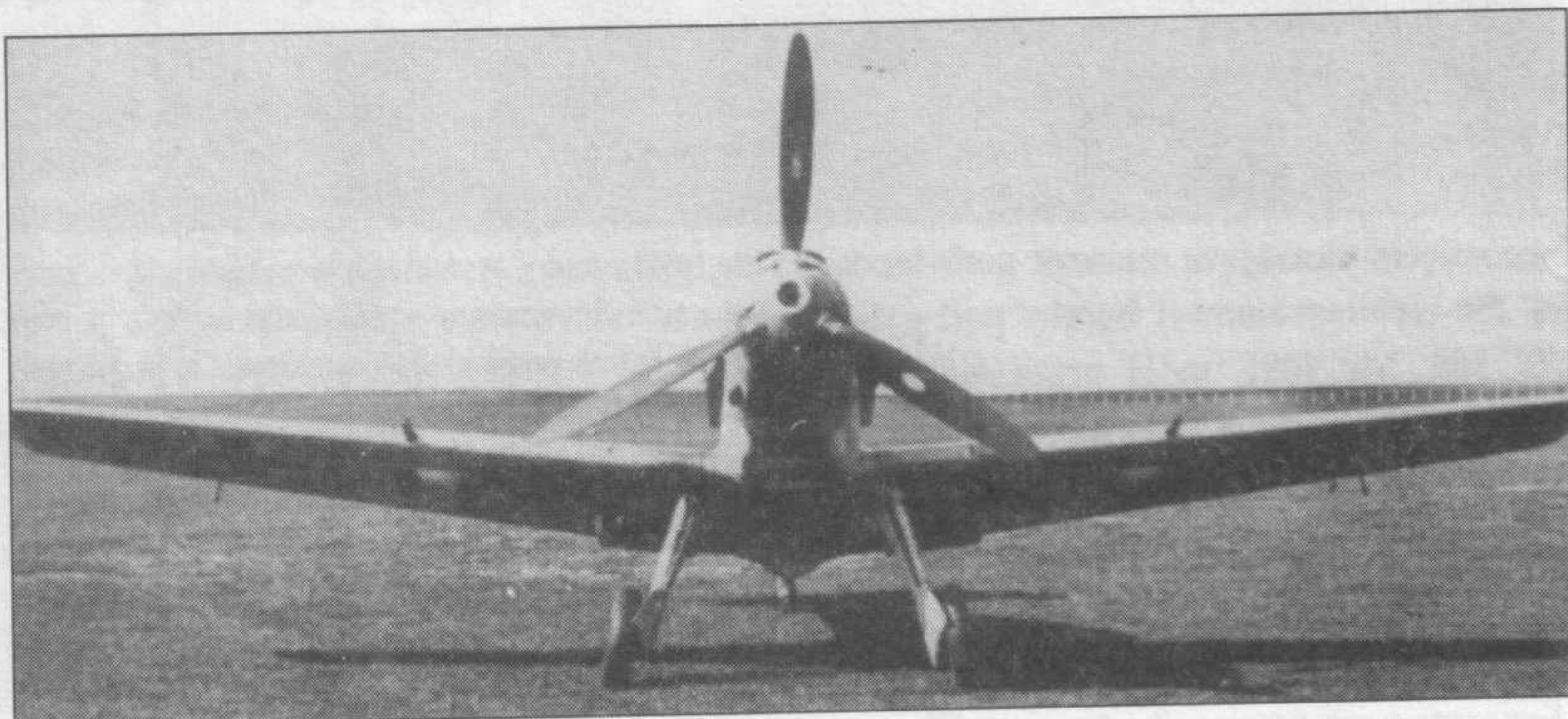
Система подвески топливного бака была спроектирована так, что ее легко можно было превратить в пилон ETC 500 IXb под 250-кг бомбу или в ETC 50 VIIIId под четыре 50-кг бомбы. Машины прежних серий, которые не имели подобного устройства, проходили переделку в заводских условиях. Поскольку вскоре после начала выпуска E-7 люфтваффе приняло единую систему обозначений, так называемые Ruestzustand и Umbausatz,



Ряд Me 109E-1 поздней серии, снимок сделан на базе 9./JG 52 в Голландии, 1941 год. Самолет уже имеет бронированную кабину. Воздухозаборник радиатора без «поперечины». Обратите внимание на окраску капота: радиатор выкрашен краской RLM 76, а остальная часть капота желтым. Верхушка обтекателя втулки винта светло-желтого цвета.



Серия снимков Me 109E-3 W.Nr. 1361 CA+NK, послужившего прототипом для модификации «Јабо» (истребитель-бомбардировщик). Вверху и справа самолет до модификации, внизу - уже с подвешенной бомбой. Самолет несет типичный для начала 1940 года камуфляж 65/71102. Кок винта, вероятно, желтый.



Me 109E-1 (E-5 или E-6) из 2./JG 26 после вынужденной посадки в Аббевиле, декабрь 1940 года. У самолета закрытый обтекатель винта и радиатор без «поперечины». Обратите внимание на двухцветную окраску нижних поверхностей крыла.



модификации «Эмилей» получили новые обозначения. R1 и R2 стали обозначать пилоны ETC 500 IXb и ETC 50VIIIId, соответственно, R3 - пилон для дополнительного бака, U1 - бронированный маслорадиатор под двигателем, U2 - бронированный картер двигателя и водяной радиатор под крыльями, U3 - разведывательная модификация «Эмиля» с двумя фотокамерами Rb 12,5/30, а U4 - два фотопулемета BSK 16, установленных в крыльях на месте, предназначенном для пулеметов MG 17. Существовала еще одна модификация самолета, оснащенная пилоном SD-2. Такой пилон использовали в двух дивизионах (один в составе JG 52, второй в составе JG 77), летавших на Me 109E. Самолеты оборудовали пилонами в мае 1941 года, незадолго перед

нападением на Советский Союз. На практике, все модификации «Эмилей», приспособленные нести бомбовую нагрузку, обозначали литерой «В».

Вероятно, в этой же системе Ruestzustand были учтены и немногочисленные «Эмили», приспособленные на роль ночных истребителей. Эти самолеты оснащались радиомаяками ER 6, установленными в хвостовой части фюзеляжа и закрытые обтекателем. Довольно часто, ночные истребители использовались в качестве ведущих машин в частях дневной истребительной авиации. Отдельные самолеты также оборудовали радиостанцией FuG VIIc вместо FuG VIIa, что позволяло поддерживать связь с наземными станциями наведения FuG IIIa. Такие командирские самолеты мож-

но было отличить по двойной или тройной антенне.

Но еще до того, как начался выпуск E-7, на заводе Arado разработали версию «Эмиля», оснащенную четырьмя пулеметами MG 17 - Me 109E-5. E-5 был создан на базе E-1, конструкция которого была стандартизована. Но вскоре выяснилось, что люфтваффе не заинтересовано в пулеметных истребителях. Поэтому в конце мая было выпущено 29 машин E-5 и выпуск их свернули. Подобная участь ожидала и модификацию E-6. Всего девять самолетов Me 109E-6 выпустили с ноября 1940 по январь 1941 года. Вариант, оснащенный двигателем DB 601N получил название Me 109E-6/N.

Существовал также легкий вариант E-7, получивший название E-8. Me 109E-8



Me 109 E-1/V из неизвестной части, Западная Европа, конец 1940 года. Самолет довольно нетипичен, в первую очередь бросается в глаза камуфляж 74/75/76 и фонарь с усиленной рамой. Обратите внимание, что пятнистый камуфляж закрывает не только борта, но и часть голубого низа самолета.



Два снимка, сделанных в ходе подвешивания 250-кг бомбы на пилон ETC 500. Me 109E мог брать в перегруз 500-кг бомбу, но эту возможность очень редко практиковали из-за слишком большой перегрузки машины.

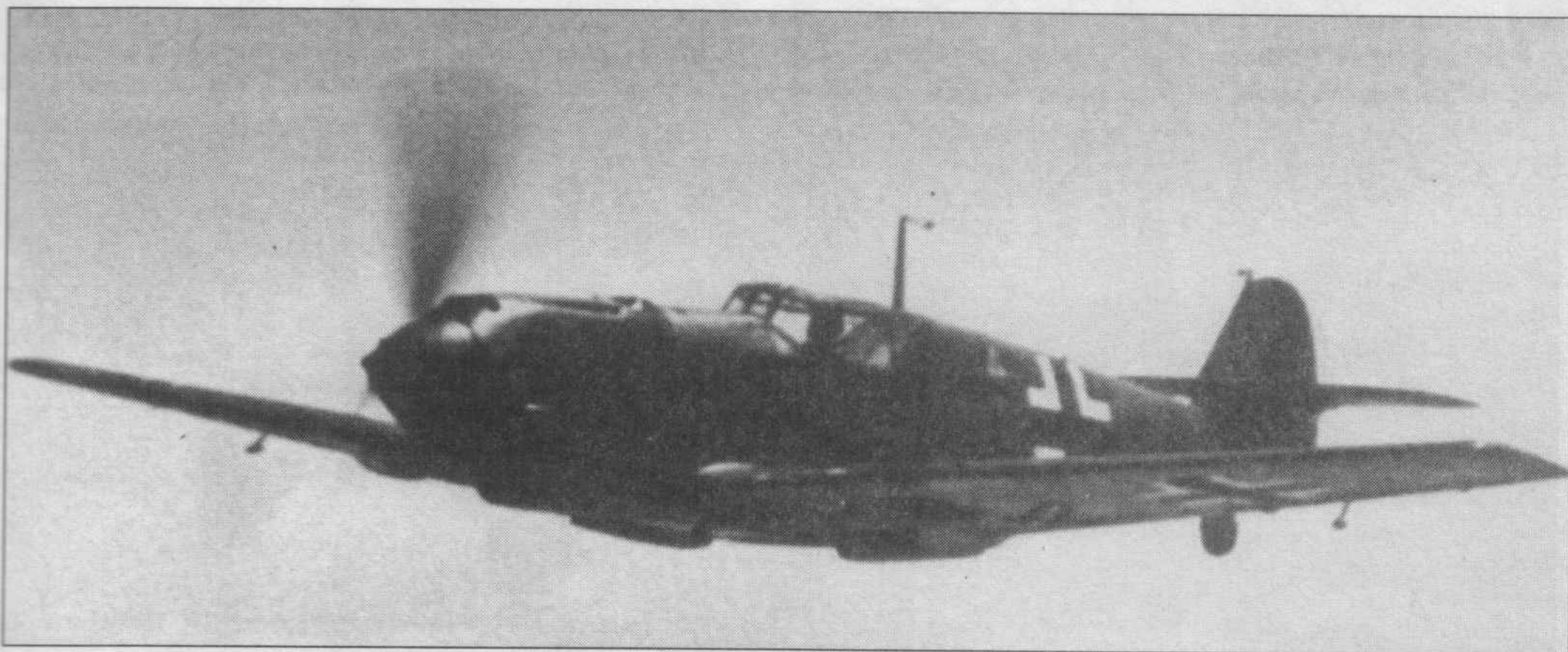


также оснащался пилоном для подвесного бензобака и двигателем DB 601N. Было собрано всего 60 машин E-8 на заводах Fieseler и Arado в сентябре-октябре 1940 года.

Последним вариантом «Эмиля» был Me 109E-9, выпуск которого начался в январе 1941 года. За месяц собрали 8 самолетов, после чего заказ на Me 109E-9/N был аннулирован. Но производство самолетов этого типа продолжалось, поскольку в документах RLM отмечено, что весной 1941 года фирма WNF занималась выпуском Me 109E-7, E-7/Z и E-9N. Однако это были самолеты, полученные в результате переделок старых машин, а не собранные с нуля.

Me 109E-9 нес тяжелое вооружение, но предназначался для разведки. Конструкция самолета была стандартизована, то есть самолет оснащался дополнительным бензобаком и двигателем DB 601N. Кроме того, за бензобаком между 2 и 3 шпангоутом была установлена фотокамера Rb 50/30. Под камерой в фюзеляже имелся вырез без характерных для поздних модификаций обтекателей. Никаких других внешних отличительных признаков E-9 не имел.

Несмотря на то, что E-9 выпускался в начале 1941 года, ни одна часть люфтваффе до середины 1941 года этих самолетов не получала. Лишь 11.(Н)/14, действовавшая в Северной Африке, во второй половине получила E-9 вместо старых Hs 126. Этот факт можно объяснить тем, что E-9 в документах могли выступать как E-7. Такое предположение можно сделать на основании рапорта о повреждении Me 109E-7 (W.Nr. 1299) из *Me 109E/B, подготовленный к боевому вылету. Самолет выпущен во второй половине 1940 года, о чем можно судить по отсутствию «поперечины» в радиаторе и по бронированной кабине.*



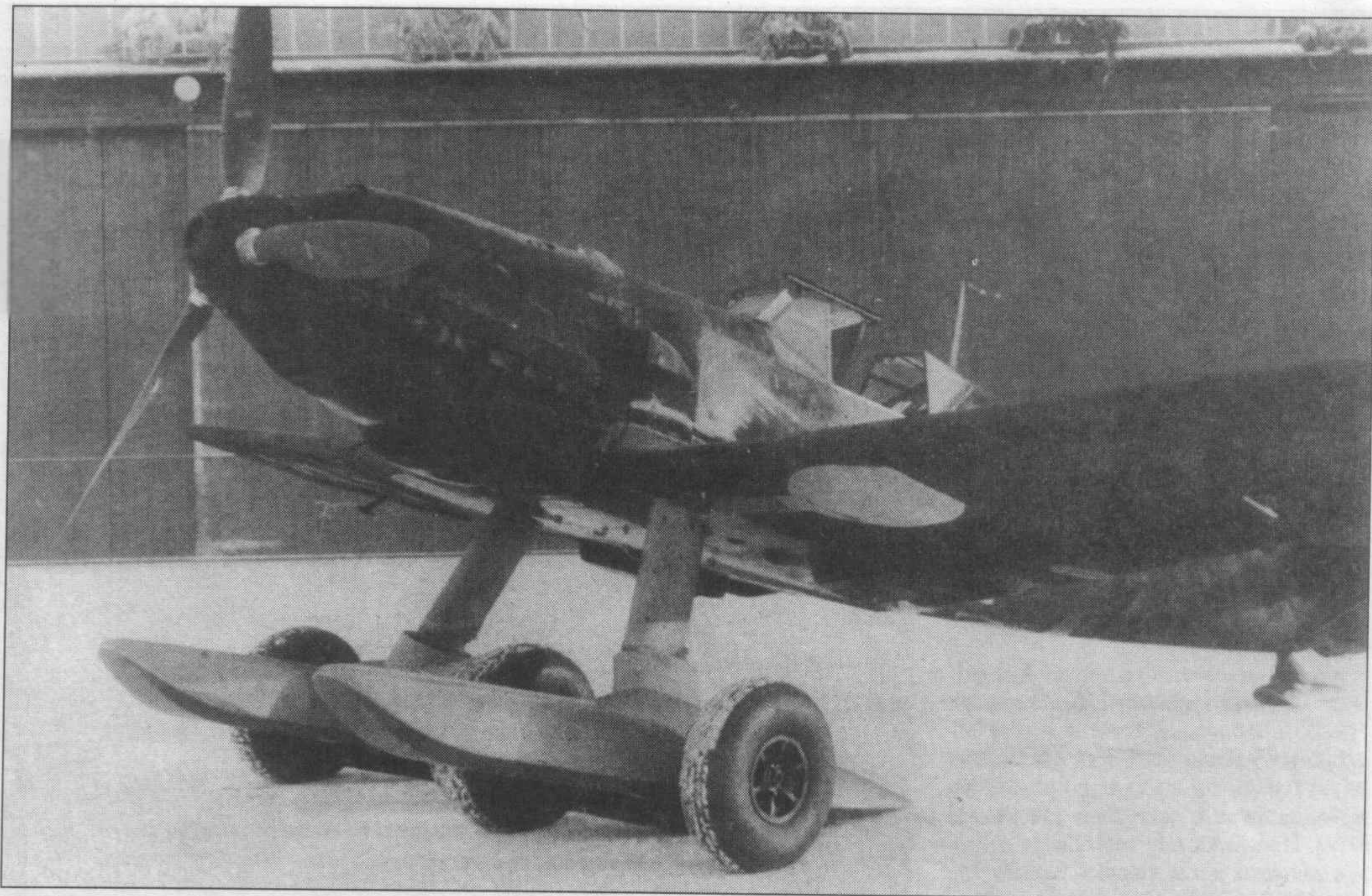
Me 109E-2 в полете. Это одна из двух таких машин, собранных в 1939 году. Самолет был создан на базе серийного E-3, выпущенного в 1939 году. Об этом свидетельствует хотя бы камуфляж машины, не применявшийся с конца 1939 года. Особенность самолета составляла 20-мм мотор-пушка MG 30 со стволом длиной 30 калибров.



Главное отличие Me 109E-1 (вверху) от Me 109E-3 (справа) состояло в вооружении. У E-1 в крыльях находились пулеметы, полностью убранные внутрь крыла. У E-3 в крыльях и в фюзеляже стояли пушки, стволы которых выглядывают из крыльев и обтекателя винта. Самолет Me 109E-3 W.Nr. 1952 CE+BM. Бортвой код, начинающийся с «CE» имели некоторые Me 109, которые в 1940 году использовались для экспериментов.



Два снимка Me 109E-3 (WL+IGKS), который отправили во Францию для исследований в аэродинамической трубе. Результаты исследований учли при создании Me 109F.



Два снимка Me 109E с лыжным шасси. Вероятно это был E-8, на что указывает пилон под кабиной и отсутствие выступов в крыльях под барабан пушки MG FF.



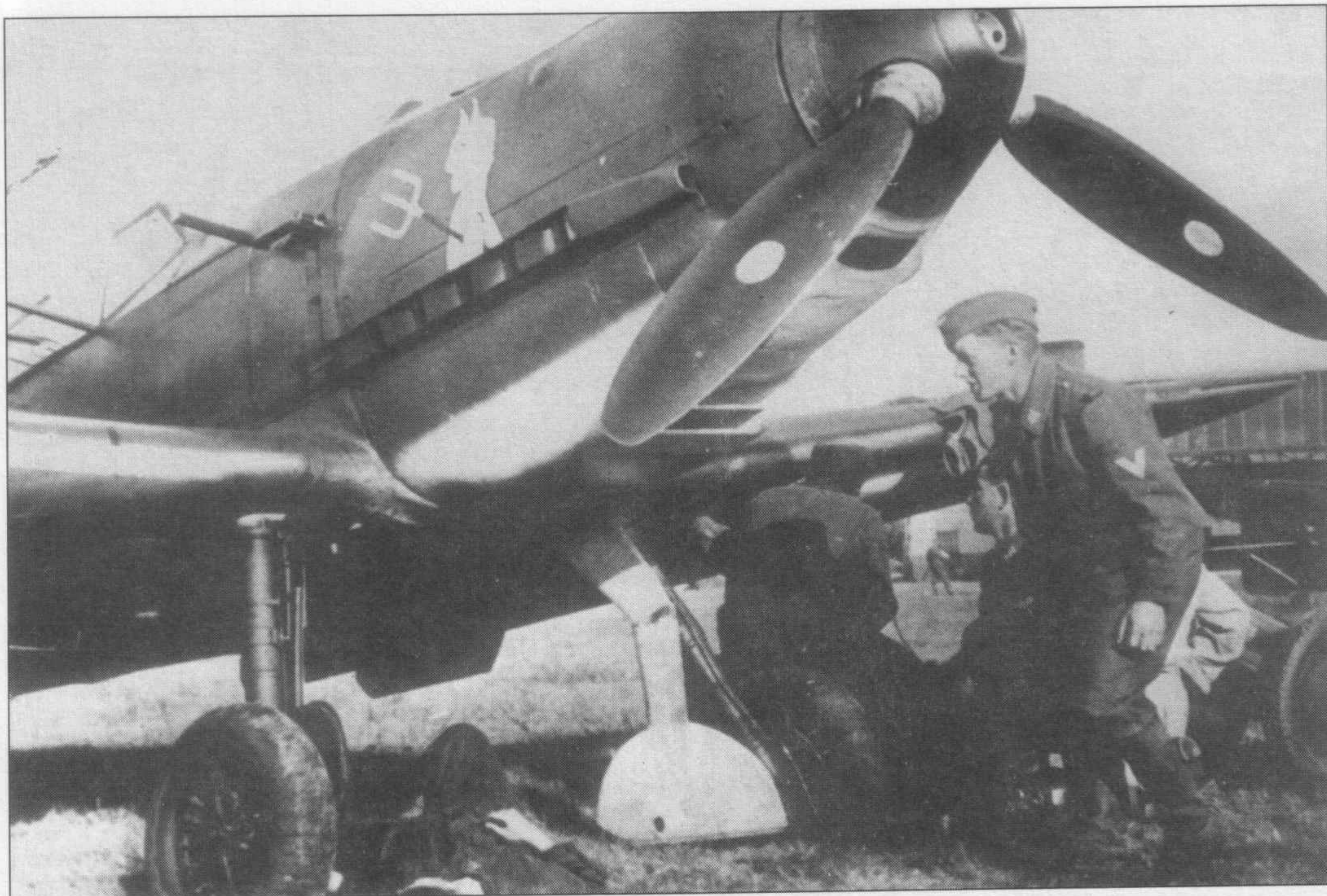
4.(H)/12, действовавшего на средиземноморском ТВД в июне 1942 года.

Большое число «Эмилей» было в 1941 году приспособлено для действий в тропических условиях. Основной моделью, переделываемой до стандарта «тгор» был E-7. Кроме того, имелось некоторое количество E-4, один E-8, а, позднее, и E-9. Однако приспособить «Эмиля» для тропиков оказалось не так просто.

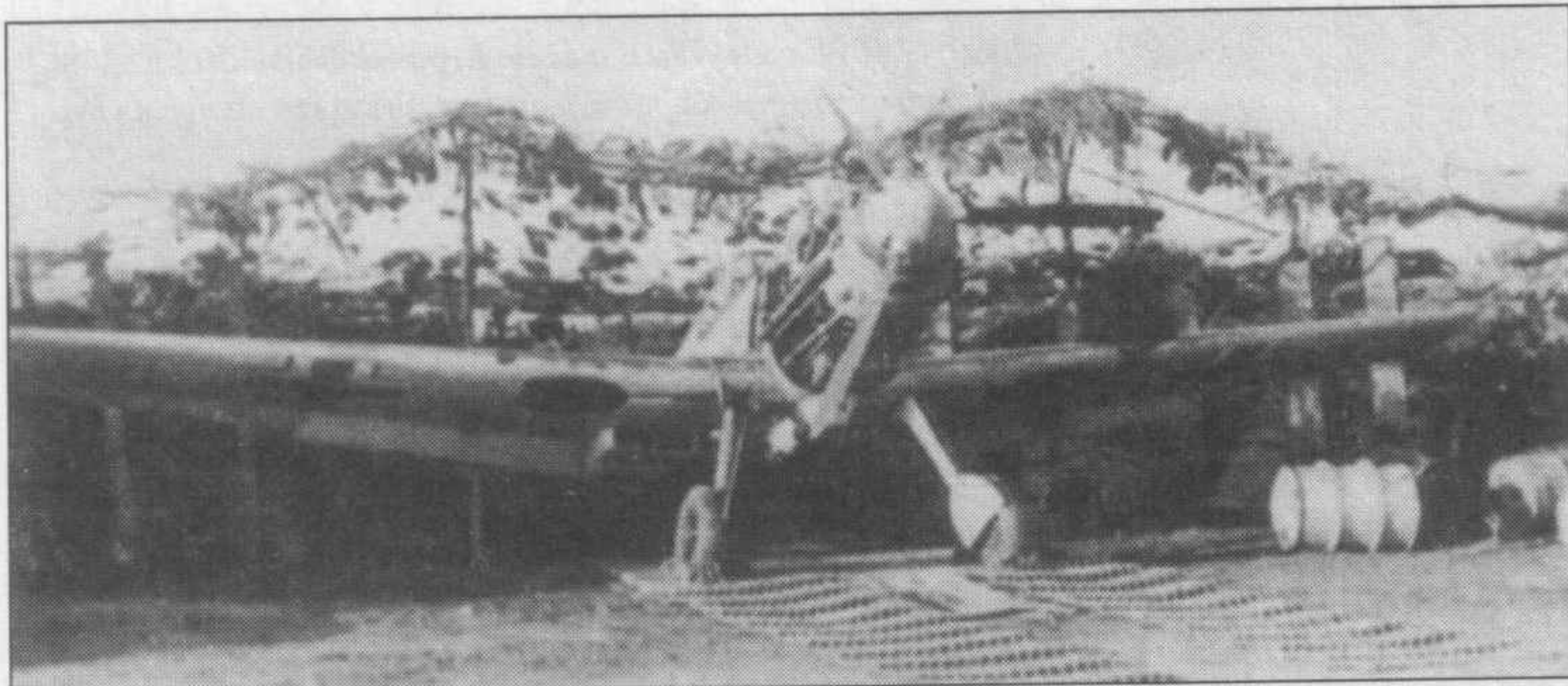
В ходе подготовки высадки экспедиционного корпуса в Северной Африке, выяснилась необходимость усилить наземные части авиацией, в том числе истребительной. Но тут выяснилось, что ни один немецкий самолет не приспособлен к эксплуатации в тропических условиях. Поскольку время уходило, было решено воспользоваться опытом итальянцев, с которыми немецкое командование всту-

пило в оживленную переписку уже в сентябре 1940 года. Немцев интересовало все: и как уберечь экипажи от неблагоприятных погодных условий, и как камуфлировать самолеты. На основе полученной информации осенью 1940 года началась подготовка.

Однако подготовка шла очень медленно. Несмотря на принятие осенью 1940 года так называемой



Me 109E-1 во время ремонта стойки шасси, поврежденного на мягком грунте полевого аэродрома.

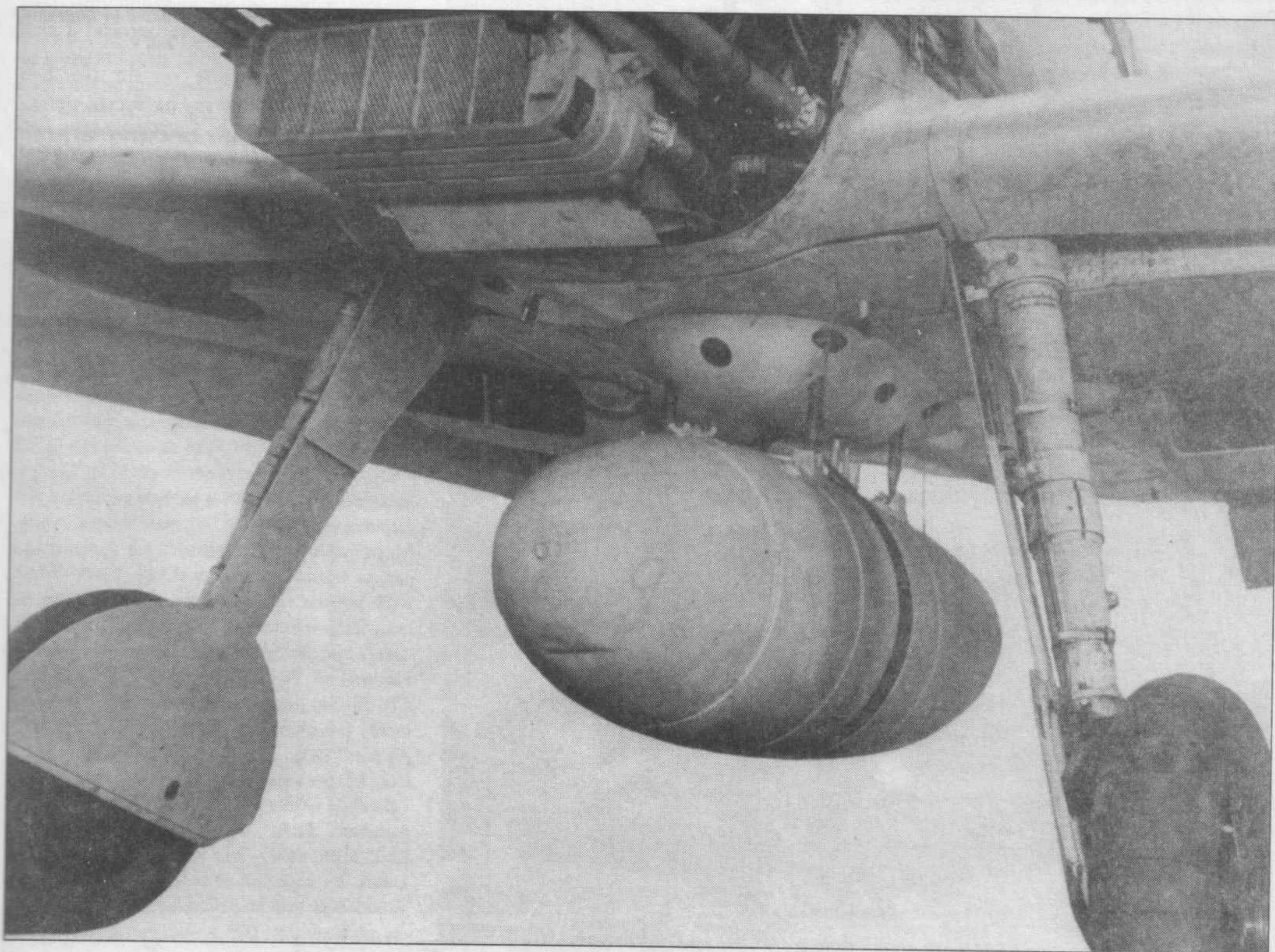


Четыре Me 109E-3 на заводском аэродроме, зима 1939/40 г.г. Все самолеты целиком выкрашены краской RLM 02 и ожидают нанесения бортовых кодов и камуфляжа. Последний самолет W.Nr. 2394 (BY+). Такой же незаконченный код имеет и предпоследний самолет. На капотах виднеются черные и белые надписи, указывающие на завершение того или иного этапа работ.

Me 109E-1/B из JG 2, Франция, осень 1940 года.



Ряд Me 109E с четырехствольным вооружением, состоящим из пушек MG FF и пулеметов MG 17. Самолеты подготовлены к нанесению камуфляжа, февраль 1941 года. У второго «мессера» пушки в крыльях отсутствуют.



Главная, если не единственная особенность E-7/E-8 заключалась в возможности нести подвесной топливный бак. Обратите внимание на детали пилона, а также на маслорадиатор.



Me 109E-7 из 7./JG 26, Сицилия, весна 1941 года. В кабине оберфельдфебель Лаубе. Рядом с пушкой в крыле виден объектив фотопулемета BSK. Фотопулемет устанавливали на место, предназначенное для пулемета MG 17. О назначении фотопулеметов неизвестно.

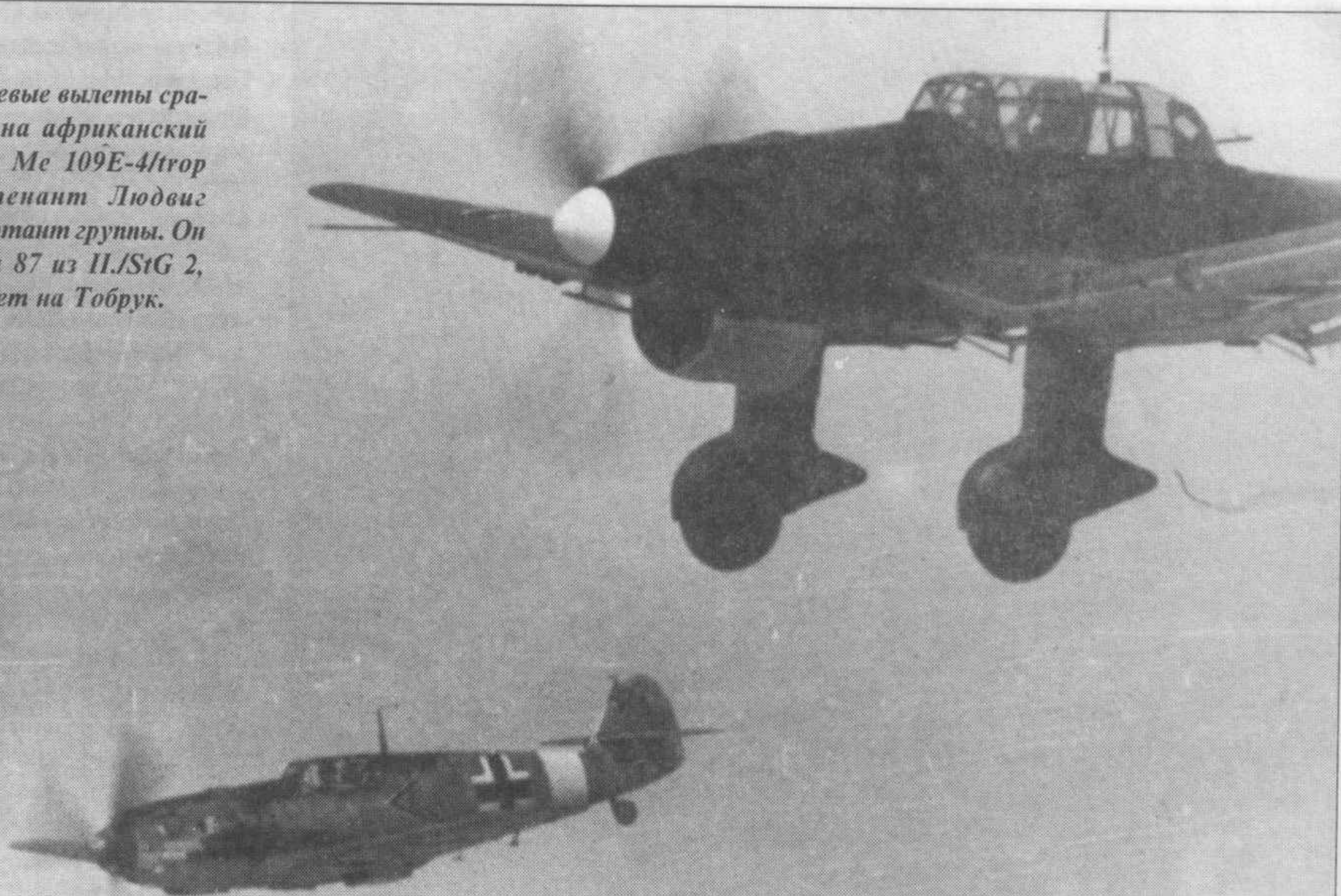


Me 109E-8 из 1./JG 27, Сицилия, весна 1941 года. Самолет оснащен подвесным сбрасываемым бензобаком объемом 300 л.



Me 109E-9/trop из разведывательной эскадрильи 2.(H)/14, осень 1941 года. Первоначально «Эмиль-9» рассматривался как вариант E-7, поэтому шел в документах как E-7 или E-7/U. Самолеты оборудовались фотокамерами, установленными за третьим шпангоутом фюзеляжа. Отверстие для фотокамеры находится прямо под горловиной топливного бака.

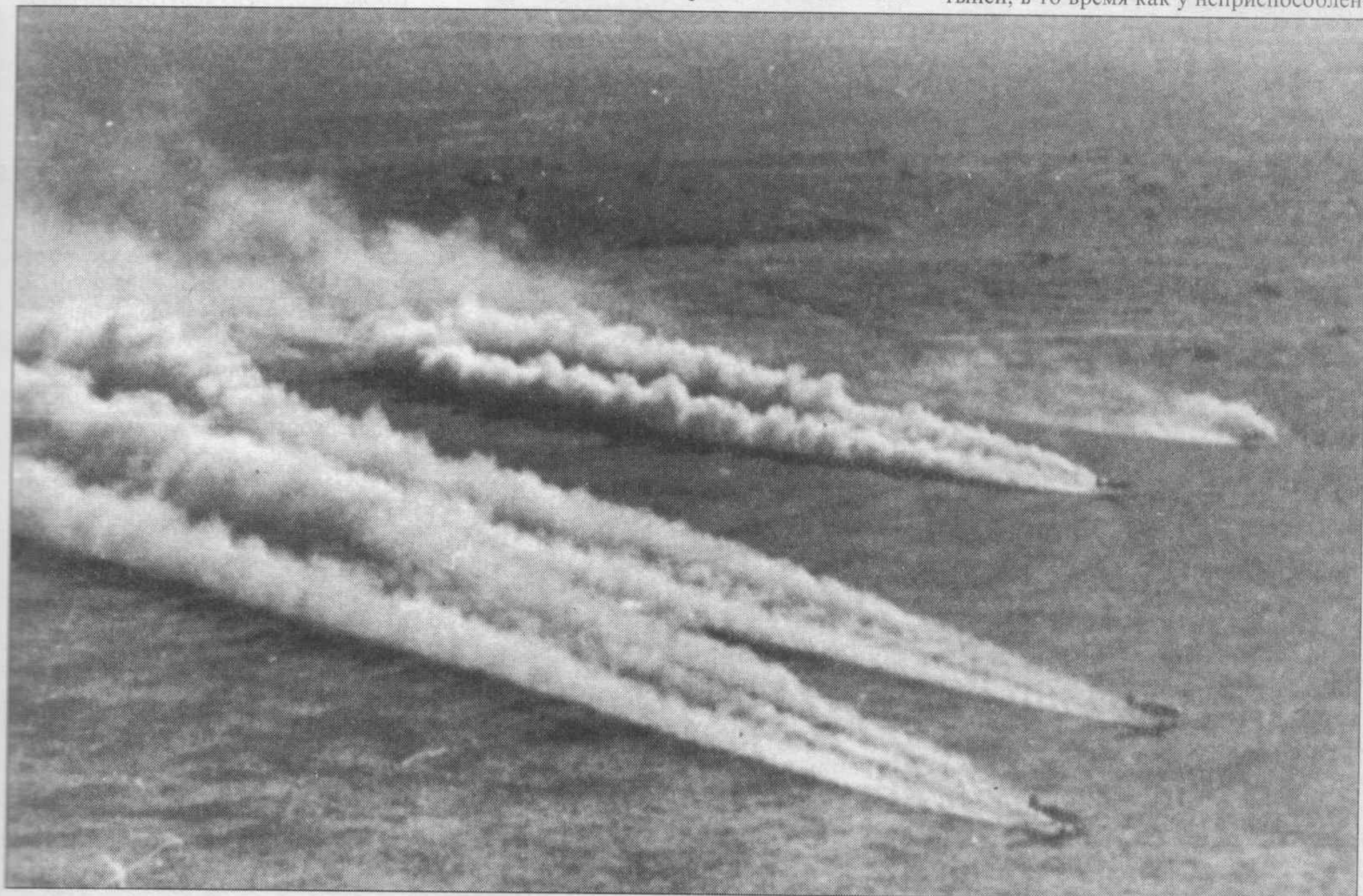
I./JG 27 начала боевые вылеты сразу по прибытии на африканский фронт. На этом Me 109E-4/trop летал оберлейтенант Людвиг Францискет, адъютант группы. Он сопровождает Ju 87 из II./StG 2, совершившего налет на Тобрук.



«Achsenprogram» («программы Оси»), не удалось прийти к каким-либо практическим результатам. Например, Me 109 должны были проходить переделку в мастерских в Бёблингене с 4 ноября 1940 года, но к указанному сроку ни один самолет в мастерские доставлен не был. Эта ситуация была довольно характерна для III Рейха. В третьей декаде октября был при-

нят план, предусматривающий переделку 120 Me 109E-7 и E-8, но уже 30 октября цифра увеличилась в два раза. В действительности же за первую половину 1941 года удалось переделать всего лишь пять десятков истребителей, причем в большинстве своем это были старые машины, уже успевшие полетать. Первая партия Me 109E/trop из 40 машин была

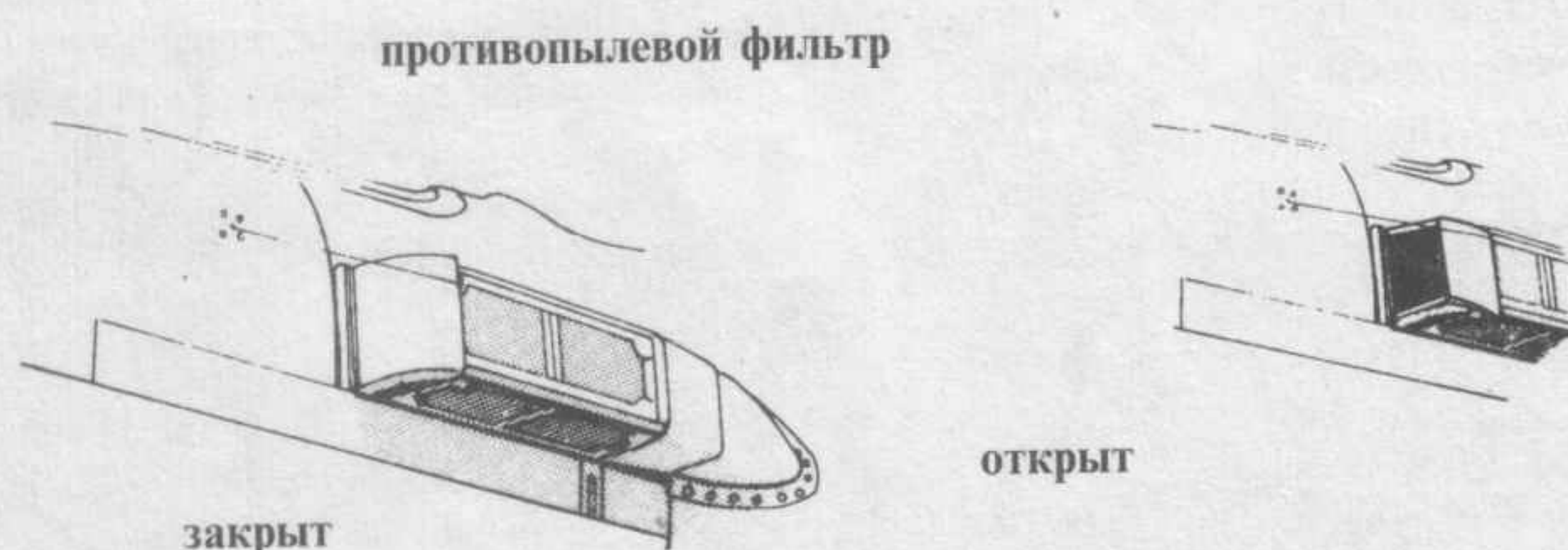
готова в конце марта (в среднем на переделку одной машины требовалось два рабочих дня). 10 апреля переделанные самолеты поступили в I./JG 27. В течение недели дивизион отправился в Северную Африку. Благодаря дополнительным воздушным фильтрам «Эмили» могли сравнительно свободно действовать над пустыней, в то время как у неприспособлен-



Вот зачем тропическим самолетам нужны дополнительные воздушные фильтры.



Оберферрих Ханс-Йоахим Марсель был малоизвестным пилотом, когда его часть прибыла в Северную Африку. Марсель снят в летнем шлеме, его самолет с желтым капотом еще не получил тропический камуфляж. Сам Марсель также носит европейскую, а не тропическую униформу.



Хорошо известная пара «белая 8» и «белая 3» из I./JG 27 в патрульном полете над пустыней. У «восьмерки» полоса быстрой идентификации на фюзеляже несколько шире, чем у «тройки».

ных к тропическим условиям самолетов моторы вырабатывали ресурс в два раза быстрее. (Налет моторов DB 601A/N без фильтров составлял 40-50 часов, в то время как в обычных условиях моторы выдерживали 80-120 часов работы, а при идеальной эксплуатации и 150 часов).

Решение привлечь к тропической программе фирму Fieseler в Касселе приняли лишь весной 1941 года. Прототипом для новой программы стал Me 109E-7 W.Nr. 4910, который доставили на государственные испытания в Рехлин. Испытания длились очень долго и машину вернули на завод лишь в конце октября 1941 года. Однако серийного производства Me 109E/троп так и не начали, поскольку к тому времени выпуск «Эмилей» был окончательно свернут в пользу следующей модификации «мессера» - Me 109F. В конце лета 1941 года было решено создать тропический вариант «Фридриха», в результате чего нужда в тропических «Эмилях» полностью отпала. Какое-то время еще продолжалась переделка старых машин, а выпуск новых был сокращен до минимума.

Идентифицировать вариант «Эмиля» очень трудно. Еще удастся различить легких (E-1/E-5/E-6/E-8), тяжелых (E-3/E-4/E-7) и специальный (E-2/E-9) типы, но выделить в их составе конкретный вариант очень трудно. Например, на самолетах с DB 601N видно, что в маслорадиаторе отсутствует «поперечина». Однако эта особенность встречалась и на самолетах с DB 601A.

После того, как из конструкции самолета убрали «поперечину», машины стали оснащать новыми обтекателями винта без вентиляционного отверстия. Это немного улучшило аэродинамику самолета и позволило выжать несколько лишних километров в час. Первоначально обтекатель оставался прежний, лишь на него устанавливалась дополнительная насадка, а позднее вся деталь стала монолитной. Еще позднее появился новый обтекатель втулки винта, состоящий из двух половинок. Эти колпаки использовались на E-7/8/9. Они имели остроконечную форму. Но известны снимки самолетов с остроконечными колпаками и «поперечиной» в радиаторе. Это объясняется переделками при ремонте старых «Эмилей», в ходе которых машины приводились к стандарту E-7.

Несмотря на то, что выпуск самолетов шел на шести заводах, в 1940 году собрали только на 328 истребителей больше, чем в 1939 году, то есть 1868 «Эмилей» разных вариантов. После того, как в 1941 году были собраны последние серии (437 машин) общая серия почти достигла 4000 «Эмилей». Из них 253 было отправлено за границу: 44 в Испанию, 64 в Швейцарию, 73 в Югославию, 2 в Японию, 19 в Болгарию, 50 в Румынию и 1 в Советский Союз (еще 5 машин, предназначенных к отправке, было конфисковано).

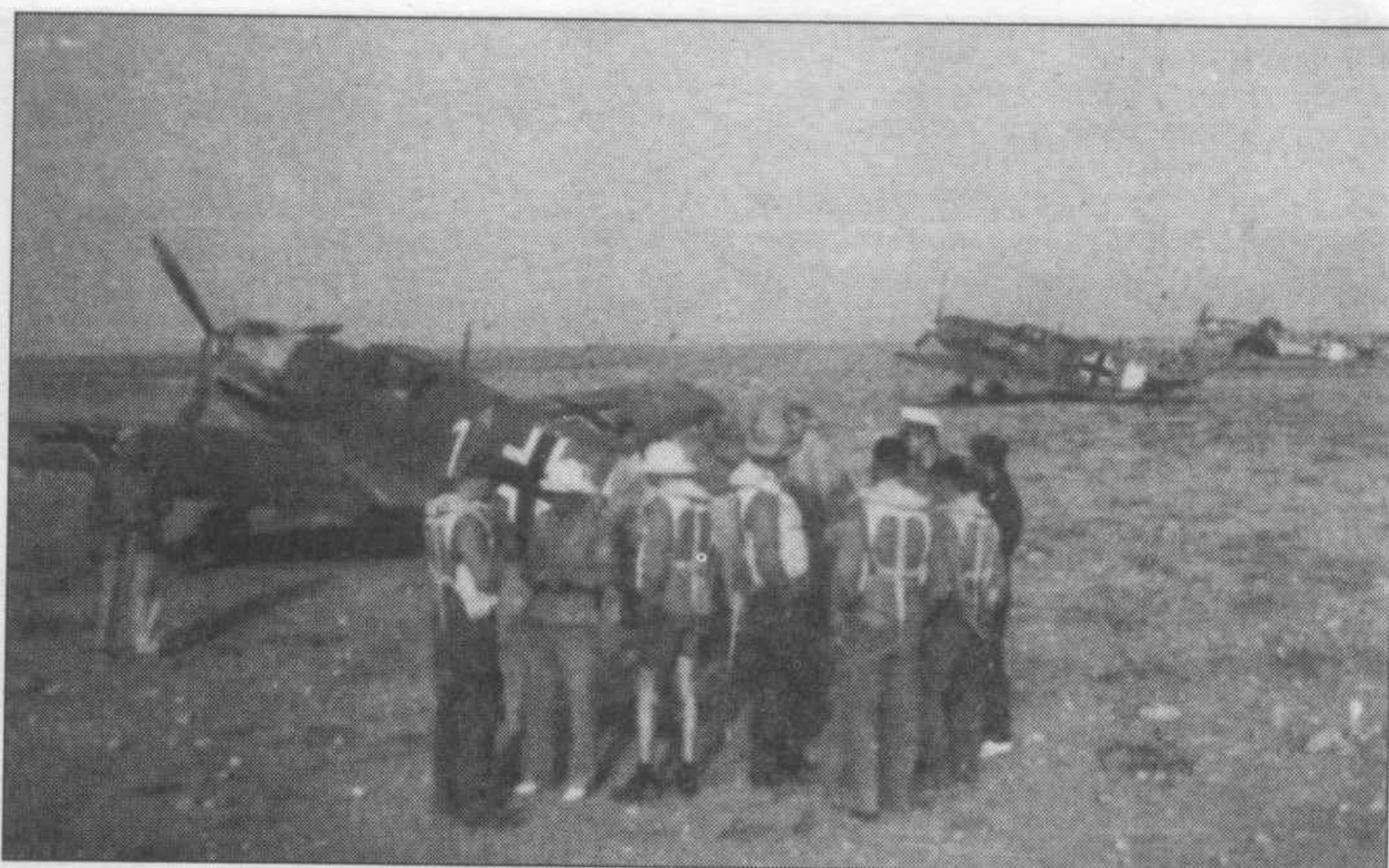
Пилоты I./JG 27 в европейской и тропической униформе совещаются у своих Me 109E-4/trop. Первый, второй и четвертый самолеты несут европейский камуфляж с желтым капотом, а третья машина уже получила тропический камуфляж с пятнами песочного (79), оливково-зеленого (90) и светло-голубого (78) цветов. Все самолеты, действующие на Средиземноморском ТВД, в качестве элемента быстрой идентификации несли цветную полосу на фюзеляже.

Me 109E-7 из 7./JG 26 с красным сердцем - эмблемой оберлейтенанта Мюнхеберга - на желтом капоте. Машина в стандартном европейском камуфляже. На борту на фоне белого щита буква «S» (Schlageter).

но после начала боевых действий).

Первыми иностранными заказчиками стали Турция, Югославия и Япония. С представителями всех трех государств переговоры велись уже летом 1939 года. В итоге 50 самолетов закупила Турция, 47 - Югославия и 10 - Япония. Однако Турция быстро вышла из игры, а ее место заняла Румыния. Заказ Румынии - те же 50 «Эмилей» - немецкая сторона быстро выполнить не смогла. Шел процесс перехода с «Дор» на «Эмили» в преддверии войны, и пускать на сторону самолеты не было никакой возможности. С другой стороны, не хотелось терять и иностранных заказчиков. Было предложено, что необходимые самолеты будут собраны с декабря 1939 по сентябрь 1940 года в Регенсбурге. Однако на столь растянутые сроки не согласились партнеры. В качестве нового варианта было решено удовлетворить международные заказы за счет самолетов, которые будут выпущены в Аугсбурге с января по май 1940 года. Это означало, что завод выключается на данный период из поставок самолетов для люфтваффе. И это в момент, когда Германия готовилась к открытым боевым действиям с Францией!

В итоге, выпуск экспортных Me 109E-3a (auslaendisch - заграничный) наладили в Аугсбурге лишь в июле 1940 года.



После появления Me 109F, имеющиеся «Эмили» быстро были вытеснены в разведывательные и истребительно-бомбардировочные эскадрильи. Этот E-7/trop, вероятно из 10.(Jabo)/JG 27 имеет белую полосу на нижней части капота.

В ноябре 1941 года 10./JG 27 - Jabo Staffel - перебросили на Средиземное море. Машины еще несут европейский камуфляж, желтый капот и руль направления. Добавлена белая полоса на хвосте.





Надпись на пилоне ETC 500 гласит: «снимите кожух прежде чем снимать пилон». Надпись в передней части пилона: «Замок». Надпись на бомбе гласит: «Не останется ничего, кроме пыли». Хорошо видно как бомба фиксировалась на пилоне.

Всего собрали 75 самолетов для Югославии, после чего выпуск свернули. В дальнейшем все международные поставки осуществлялись за счет стандартных Me 109 из резерва люфтваффе. Последние партии экспортных «Эмилей» отправили заказчикам в конце 1941 - начале 1942 года. Словакия получила 14 машин (в основном E-3 и E-4), Хорватия - около 20 (главным образом E-4/tror). В 1942 году 15 «Эмилей» получила Румыния и 12 E-4 Венгрия. Еще 10-20 машин Венгрия получила в конце 1942 - начале 1943 г.г. Итого, к концу 1944 года было экспортировано около 325 «Эмилей».

Палубный Me 109

Последовавший за «Эмилем» «Фридрих» - Me 109F - начал поступать на вооружение частей люфтваффе в октябре 1940 года. Однако известные проблемы с эксплуатацией новой машины и трудности с развертыванием производства привели к тому, что в достаточном количестве «Фридрих» появился лишь весной 1941 года. Тем временем появилась еще один, специализированный вариант «Эмиля» - палубный истребитель Me 109T, предназначенный для авианосца «Graf Zeppelin».

История этого самолета очень длинная. Началась она в 1936 году. Тогда был поставлен вопрос о палубной авиации для планируемых авианосцев класса «А» и «В». Результатом конкурса стал биплан Ar 197, облетанный в начале 1937 года. К тому времени Германия приступила к строительству авианосца класса «А» на верфи Deutsche Werke в Киле. Несмотря на то, что самолет Ar 197 представлял для своего класса практически идеальную машину, стремительное развитие техники привело к тому, что самолет устарел еще до своего появления. Тем более сомнительной становилась судьба самолета, если учесть срок, необходимый для постройки авианосца. В этой ситуации RLM обратилось в 1938 году к Мессершмитту с просьбой сделать палубный истребитель на базе Me 109. Это было единственно возможное в данной ситуации решение.

Летом 1941 года 8./JG 54 еще располагала несколькими боеспособными Me 109E-3. Этот самолет со светло-голубыми бортами и желтым капотом выглядит несколько анахронично. Некоторые фотопленки, выпускавшиеся в 40-х годах, были sensibilizированы к желтой части спектра, так что не стоит удивляться тому, что капот выглядит темнее, чем борта.



«Белая 3» из III./JG 54 - Me 109E-4 с бронированной кабиной, лето 1941 года, Восточный фронт. Обычным элементом быстрой идентификации на Восточном фронте выступали желтая полоса на фюзеляже или желтый руль направления. Позднее появились желтые законцовки крыльев. Желтый капот остался от прежних кампаний.





Хотя люфтваффе быстро завоевало господство в воздухе, советские зенитчики не позволяли гитлеровским пилотам чувствовать себя в полной безопасности.

Независимо от погоды, объективных обстоятельств и субъективных причин механики должны выполнять свою работу. К счастью, в этот день погода стоит хорошая.

К началу зимы 1941 года почти все «Эмили» уже были переделаны в истребители-бомбардировщики. Этот Me 109E-3/B оснащен лобовым бронестеклом.





Палубный истребитель кригсмарине Ar 197. Удивительно, но этот допотопный биплан был разработан в 1936 году. Первые полеты прототип совершил в начале 1937 года. Несмотря на неплохие характеристики (максимальная скорость более 400 км/ч) самолет был обречен с самого начала.

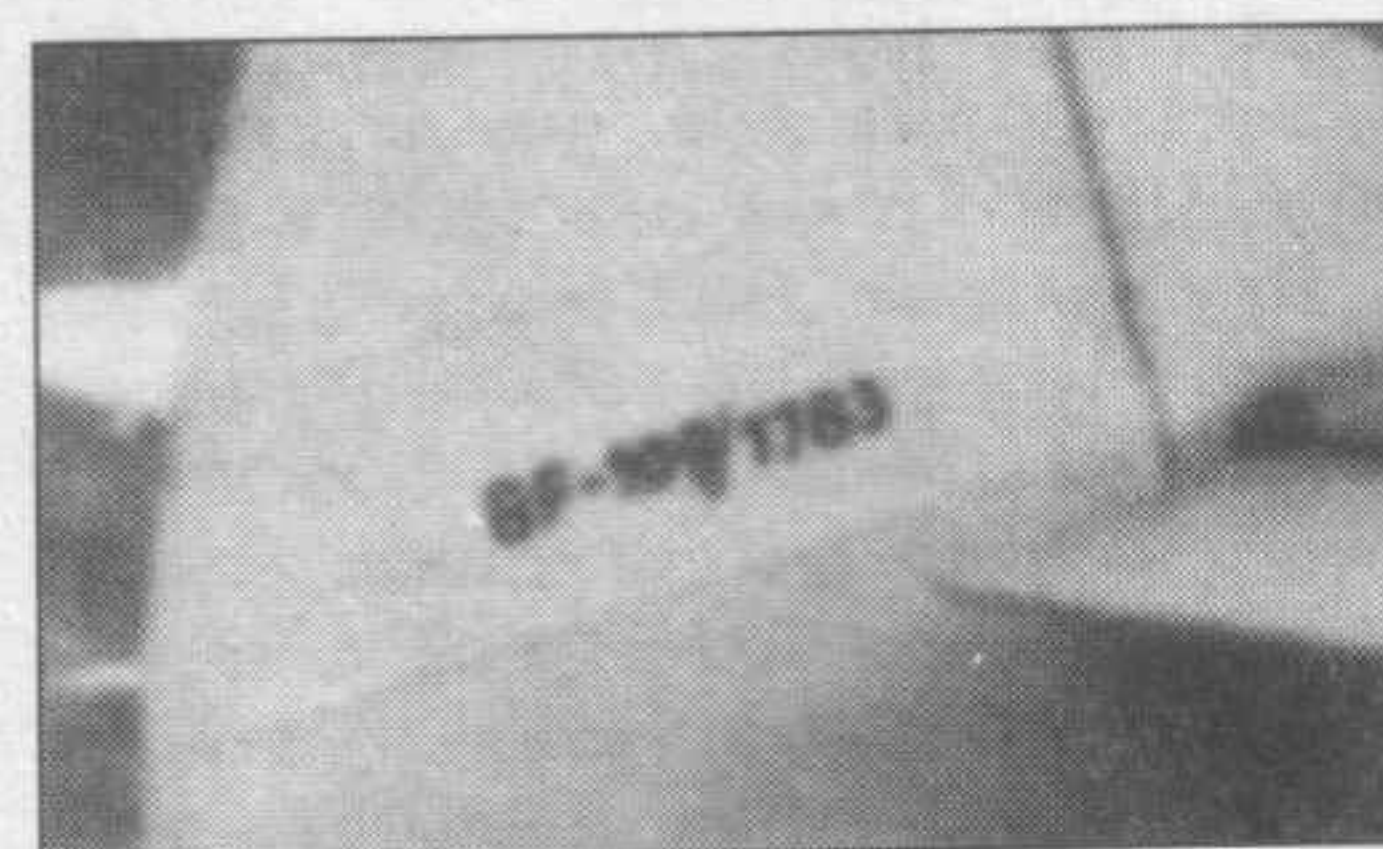
Решения, касающиеся истребителя Me 109T (Traeger - авианосец), были приняты в начале осени 1938 года. В декабре 1938 года авианосец спустили на воду и оснастили аэрофинишером. Испытания палубного «мессера» продолжались до января 1939 года. Первоначально испытания проводили на аэродроме, имитирующем палубу авианосца. В испытаниях участвовали две машины: V17 (W.Nr. 1776, D-IYMS, позднее ТК+НК) и V17A (W.Nr. 301 D-IKAC, позднее ТК+НМ).

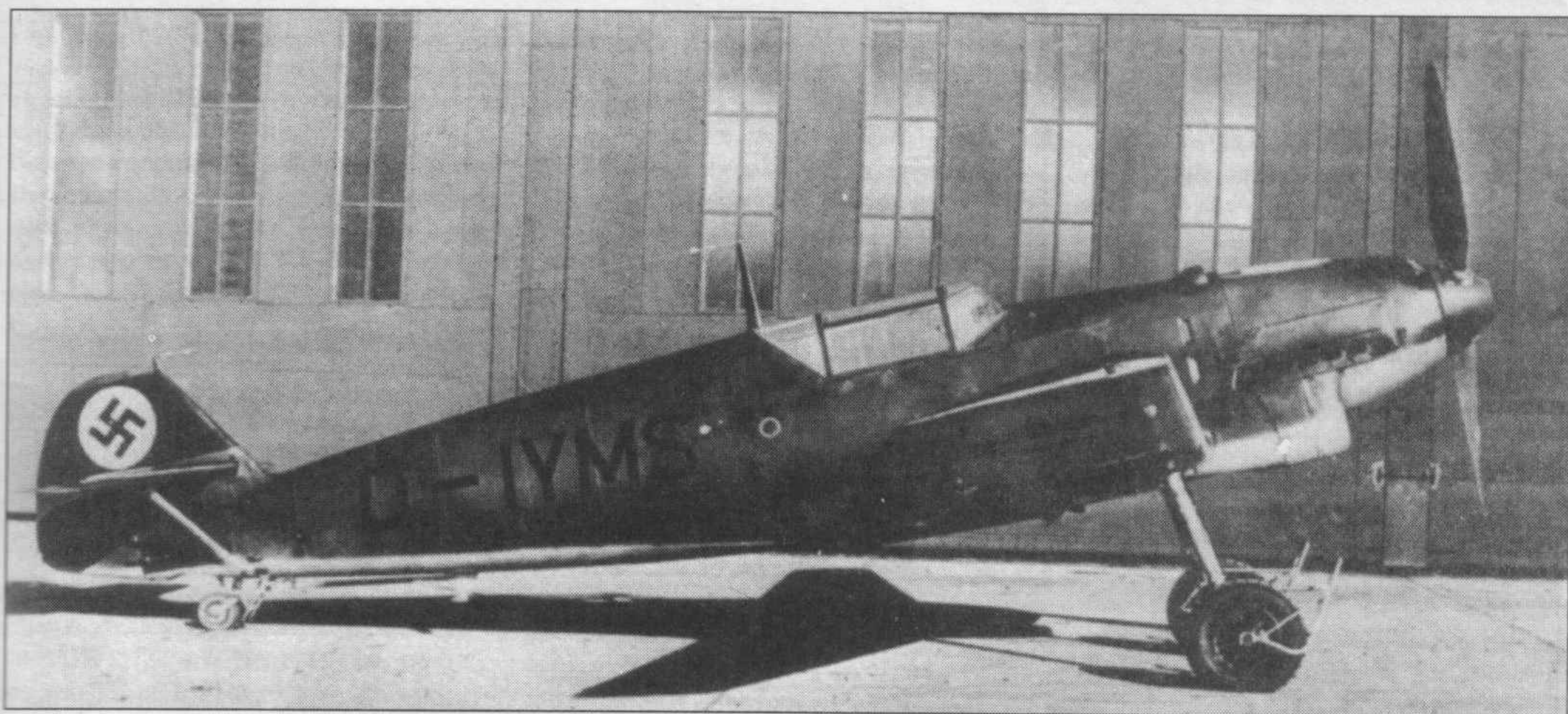
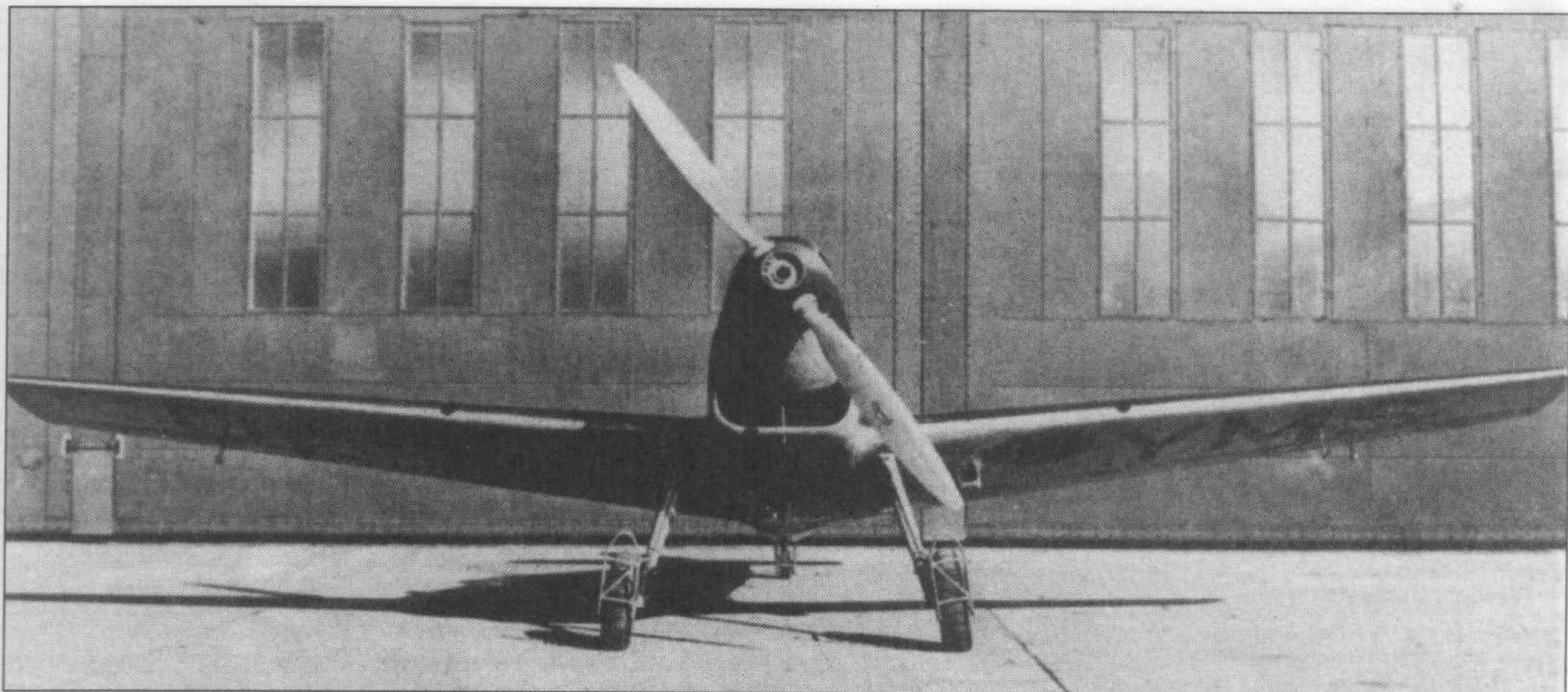
Самолет V17A представлял собой Me 109B, прошедший капитальный ремонт летом 1938 года. Оба самолета оснастили тормозным крюком, а также заслонками, предотвращающими цепляние колесами за тросы аэрофинишера. В ходе испытаний, проведенных зимой 1939 года, оба прототипа не оправдали возлагаемых на них надежд. К сожалению, многие обнаруженные проблемы легко устранить не удалось. В частности, слишком жесткое шасси приводило к тому, что самолет прыгал над тро-

сами аэрофинишера. Например, из 31 посадки Me 109V17A, проведенной в Травемюнде во второй неделе февраля 1939 года, половина закончилась неудачно. Проблеме с шасси удалось решить лишь где-то на 1500 посадке.

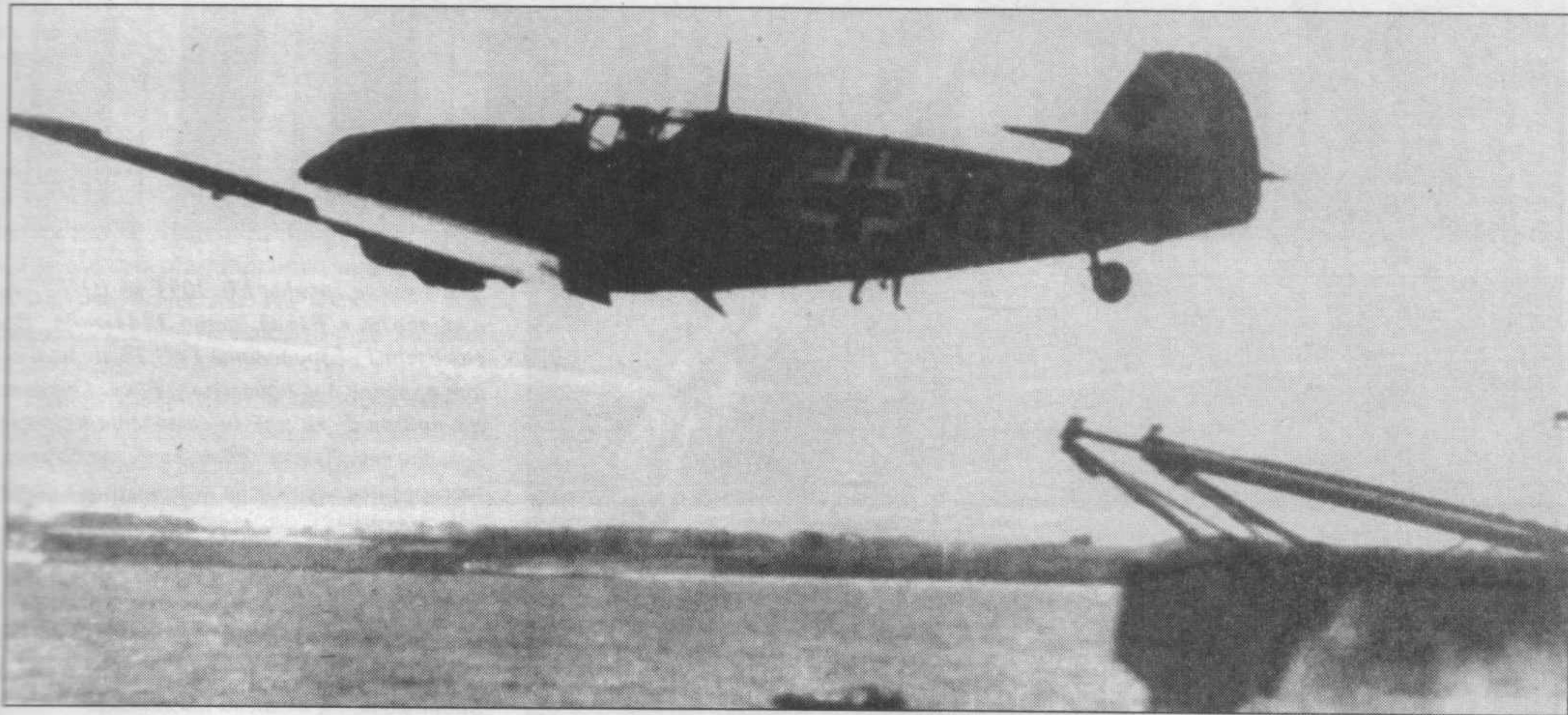
Другую проблему составляла сложность пилотирования самолета при захо-

Me 109E-0 W.Nr. 1783 (GH+NT), продемонстрированный 23 августа 1940 года Эрнсту Удету и другим чинам из RLM. Самолет оснащен крюком аэрофинишера и несет новый камуфляж 71/02/65. Обращает на себя внимание буква «G» в бортовом коде, в районе которой находится крепление для подъема самолета краном. На врезке надпись на руле направления.





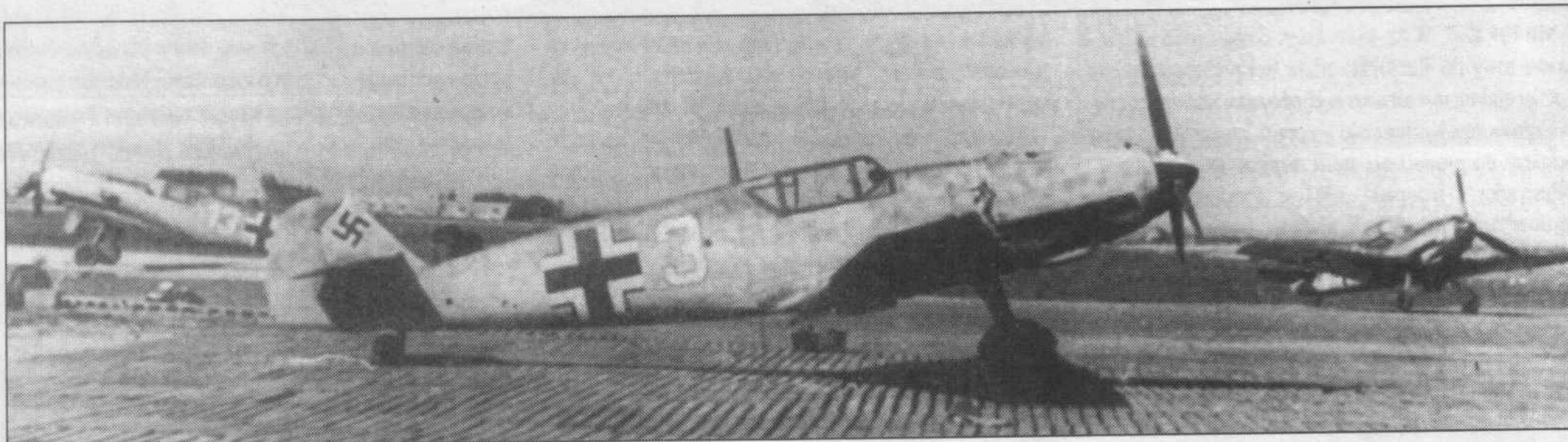
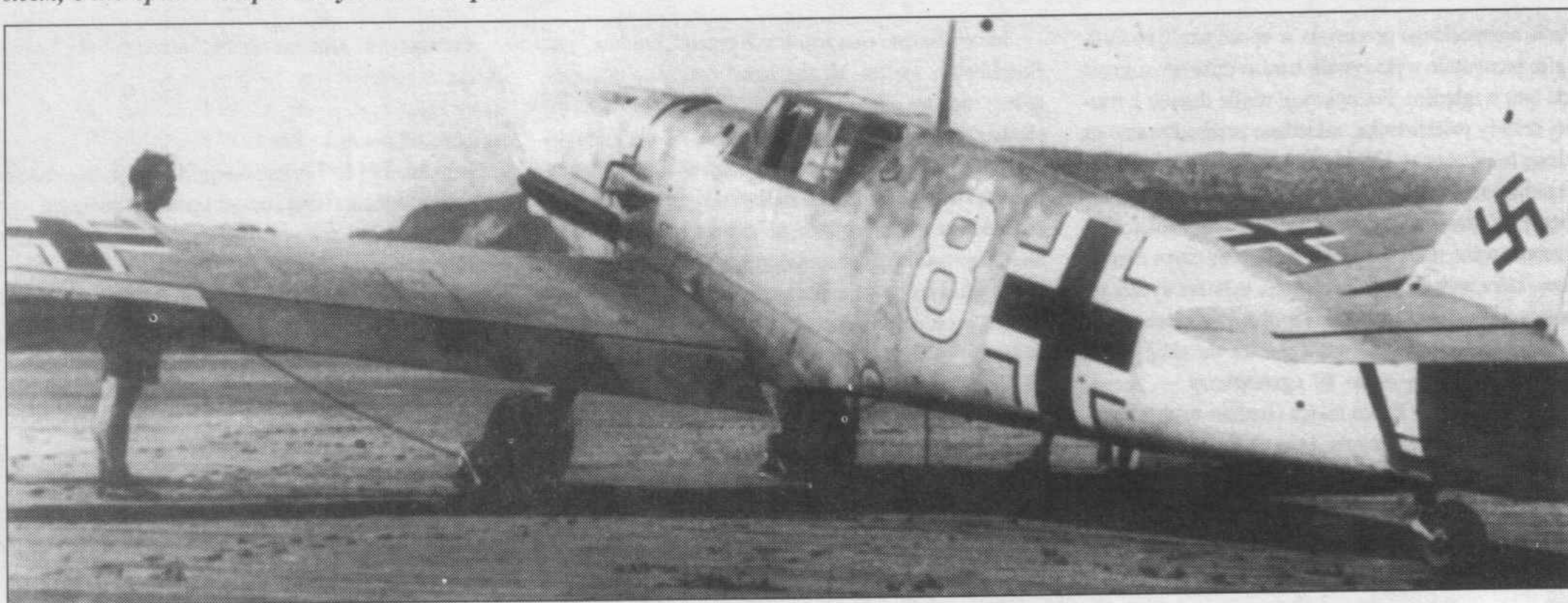
Два снимка Me 109V17 (W.Nr. 1776, D-IYMS) первого прототипа Me 109C, позднее использовавшегося в Травемюнде в рамках программы создания Me 109T уже летом 1939 года. На обоих снимках видно, что самолет уже приспособлен для новой роли. На колесах ограничители, не дающие запутаться в тросах аэрофинишера, в хвостовой части крюк.



Me 109B (W.Nr 301) V17A во время пробного катапультирования, 1940 год. Гражданская окраска и номер D-IKAC заменены на военный бортовой код ТК+НМ. Под фюзеляжем видны крепления для катапульты. Крюк аэрофинишера отсутствует.



Me 109T-2 из 2./JG 77 на деревянной взлетной полосе в Листере, осень 1941 года. На капоте видна надпись «See Adler», у кабины эмблема части, на на хвостовом оперении две отметки о воздушных победах. Обратите внимание на антенну FuG 25 под фюзеляжем, в то время встречавшуюся очень редко.



Два снимка группы Me 109T из 1./JG 77 на аэродроме в Верне, лето 1941 года. Все самолеты оборудованы FuG 25, но не имеют пилонов для подвесного бака. Обратите внимание на крыло самолета на нижнем снимке. Крылья удлиненные, но до уровня середины элерона их конструкция осталась прежней.

Me 109T с подвесным баком. Стандартный камуфляж дополнен желтым рулем направления и полосой на хвосте.



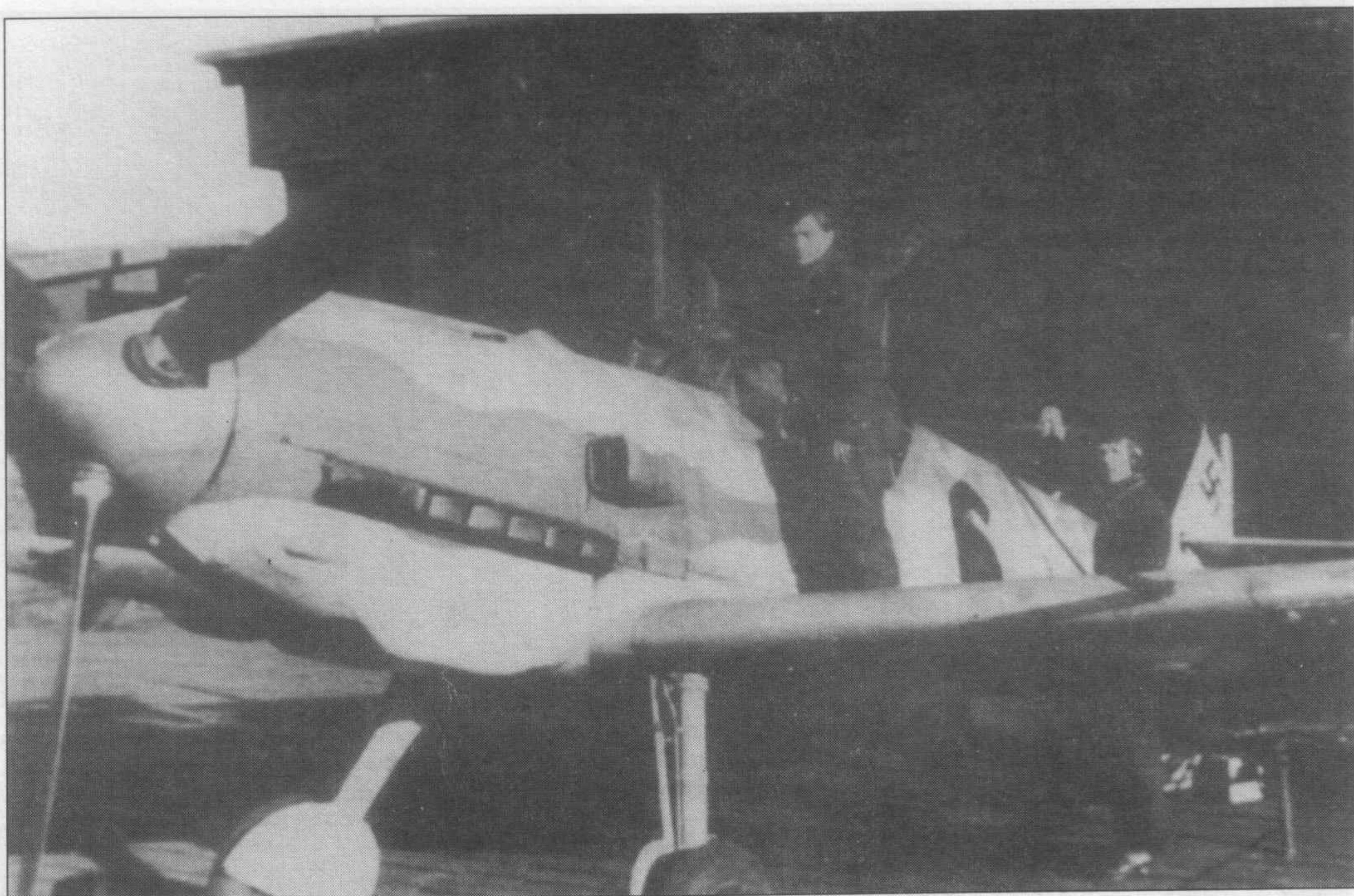
Me 109T, обнаруженный американцами в Гота в 1945 году. Бортовой код ?G+PZ, желтая полоса быстрой идентификации. Обратите внимание на воздухозаборник турбонаддува, его конструкция характерна для самолетов, выпущенных на фирме Fieseler в 1941 году.

де на посадку, объяснявшаяся плохим обзором из кабины и неустойчивостью самолета при пробеге. Осознав проблему, конструкторский коллектив под руководством Рудольфа Гертле, спроектировал для «Теодора» новые крылья. Крылья имели размах 11,08 м и оснащались аэродинамическим тормозом. Крылья не складывались. В июле 1939 года новые крылья установили на Me 109V15 (W.Nr. 1773, D-IPHR, позднее CE+BF). В последний день июля самолет облетал Герман Вюрстер, после чего машину передали для испытаний.

Весной 1939 года к программе «Теодора» подключили два Me 109E-0: W.Nr. 1783 (GH+NT) и W.Nr. 1781 (WL+IECY, позднее ТК+HL). Первый из этих самолетов начал полеты в Травемюнде в рамках государственных испытаний 18 июля 1939 года, а второй - 30 сентября того же года. Обе машины были стандартными «мессерами», лишь оснащенными крюком аэрофинишера. Есть данные за то, что у W.Nr. 1783 оригинальный мотор DB 600 заменили на DB 601A. На W.Nr. 1781 стоял мотор DB 600G-2, а в конце октября 1939 года на самолет установили трехлопастный винт VDM диаметром 2,9 м вместо стандартного винта VDM диаметром более 3 м. На W.Nr. 1781 параллельно испытывался новый ночной камуфляж.

После завершения испытаний, зимой 1940 года начались работы над прототипом серийного Me 109T. Этим прототипом стал Me 109E W.Nr. 6153 SK+NC, который облетал 26 марта 1940 года испытатель Фриц Вендель. Затем самолет передали на государственные испытания в Травемюнде, а летом 1942 года вместе с двумя другими «мессерами» его использовали для испытания катапульты. Это были первые испытания Me 109T - палубного истребителя для авианосца, работы





Me 109T (W.Nr. 7767) из IV/JG 11, Листер, весна 1944 года. На самолете летал Герман Кристианн, стоит у фюзеляжа, который одержал 6 побед. Следует обратить внимание на нетипичный для люфтваффе рисунок на капоте в виде красного языка пламени.

над которым были свернуты. Тем временем к проекту подключили еще один «Эмил» - W.Nr. 1946, GU+NU -, который использовался главным образом для испытания разных винтов: деревянного двухлопастного фирмы Schwarz и трехлопастного металлического Me P6, обеспечивающего заметное сокращение пробега.

Уже в 1939 году RLM подписало с Мессершмиттом контракт на выпуск «Теодора». В течение последующих месяцев число заказанных машин несколько раз пересматривалось. Сначала речь шла о 70 самолетах, затем их число увеличилось до 120, а принятый 15 сентября 1940 Lieferplan 10 уже предусматривал выпуск 155 Me 109T на заводе фирмы Fieseler в Касселе. Последняя цифра была подтверждена в Lieferplan 16. Принятый в июне 1940 года Lieferplan 17 говорил уже о 170 истребителях, из которых 100 должен был выпустить завод Epla, а остальные Fieseler. Но вскоре эмоции улеглись и Lieferplan 18 вернулся к прежним 70 машинам. Несомненно, на это сокращение повлияло то, что в июле 1940 года все работы на авианосце были приостановлены.

Выпуск «Теодора» планировалось начать в декабре 1940 года (2 штуки) и закончить в июне 1941 года (15 штук). Однако из-за трудностей, вызванных развертыванием выпуска Me 109F, к сборке

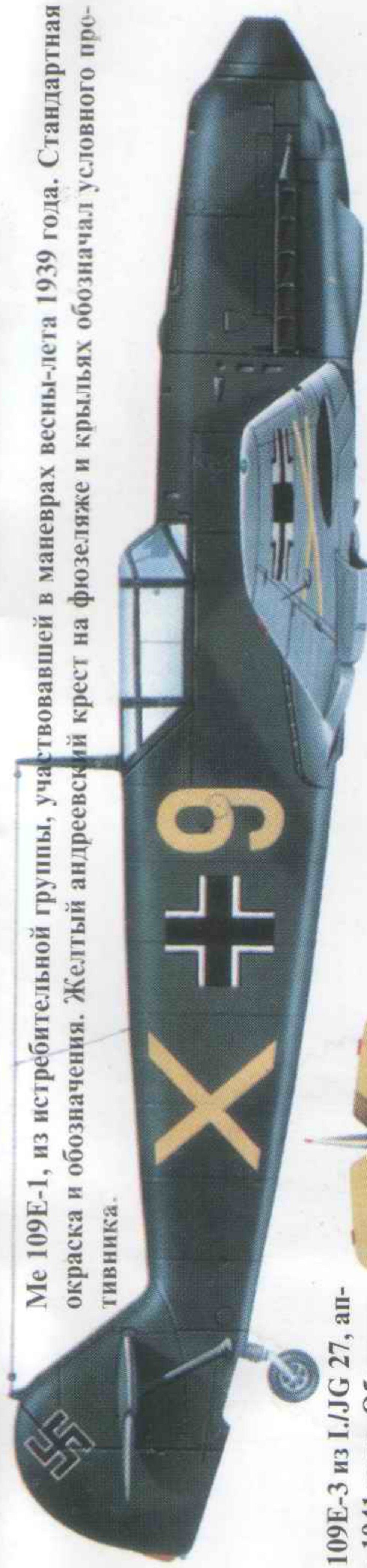
«Теодоров» приступили только в феврале 1941 года. Первым Me 109T стала машина W.Nr. 7728. В марте выпуск приостановили, возобновив в апреле. Всего в апреле было готово 20 машин, которые тут же подверглись модификации. Аналогичная картина наблюдалась в мае и июне, когда для модификации направили очередные 20 «Теодоров». Последним Me 109T стал W.Nr 7797.

Всего было изготовлено 70 «Теодоров». Первый Me 109T отправили в Травемюнде для испытаний, следующие за ним шесть машин также предназначались для различных испытаний, а оставшиеся 63 машины поступили на вооружение двух дивизионов: I./JG 77 и JGr Torndheim.

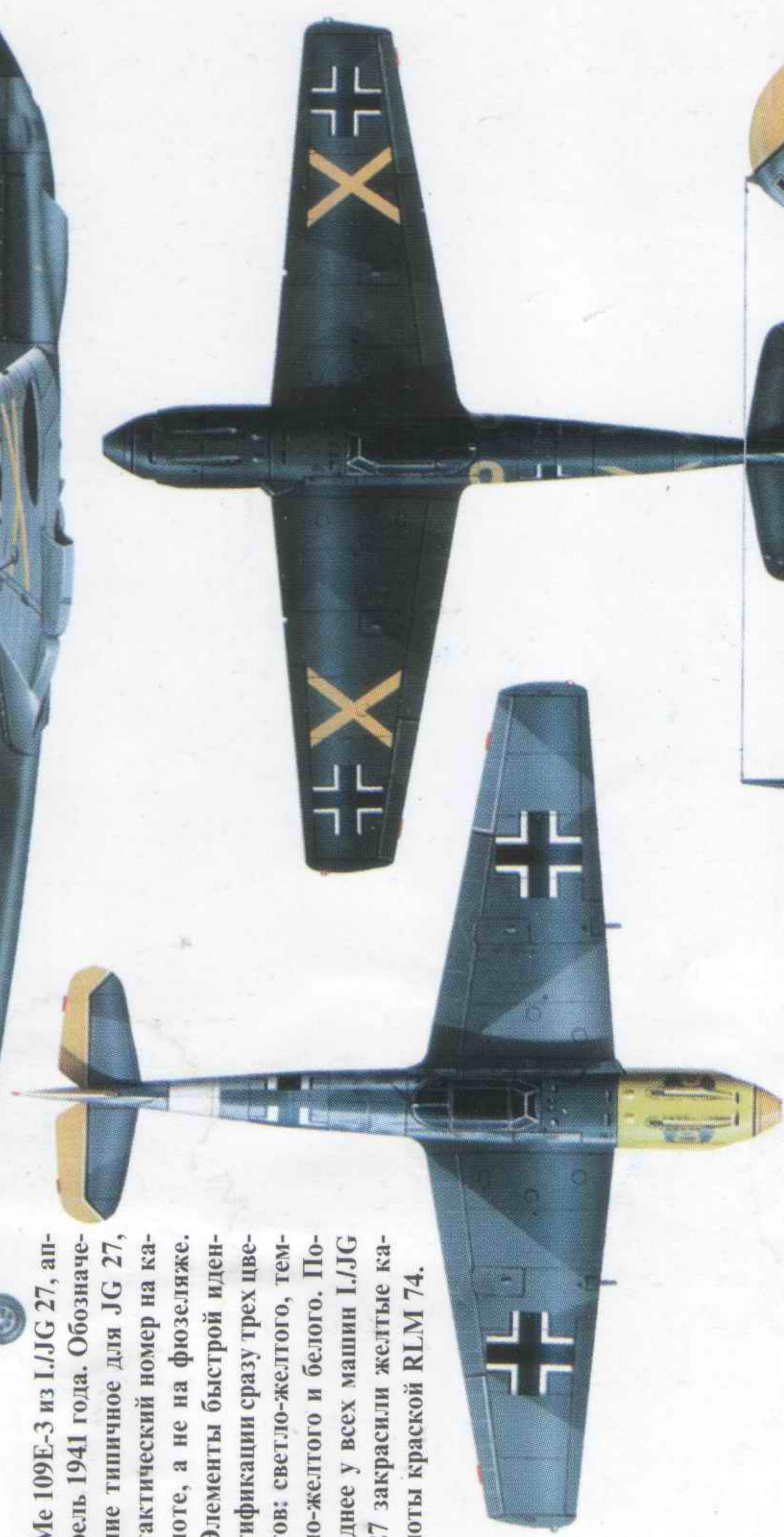
На этом история самолета не закончилась. В конце 1941 года оставшиеся самолеты сняли с боевого дежурства и отправили на завод-изготовитель для модернизации до стандарта T-1. 7 первых машин прошли ремонт в апреле 1942 года и были переданы кригсмарине. Последний самолет (W.Nr. 7792) модернизировали 7 декабря того же года. Всего переделке подверглись 48 Me 109T. Все машины собрали в Пиллау; с мыслью использовать их на авианосце «Graf Zeppelin», работы над которым были возобновлены. Однако военная ситуация продолжала ухудшаться и зимой 1943 года авиано-

сец был вторично и окончательно заморожен. Вскоре было решено вернуть самолеты люфтваффе, что и случилось весной 1943 года. Самолеты Me 109T-1 использовали для подготовки молодых пилотов, а также в боевой части «Wilde Sau», Jagdstaffel Helholland III./JG 11. С самолетов сняли крюки аэрофинишеров и зацепы для катапульты. У самолетов был другой воздухозаборник наддува, а также отсутствовала антенна FuG 25a. На части машин имелись другие мелкие переделки, в частности, наличие пылезащитных фильтров на воздухозаборниках под двигателем.

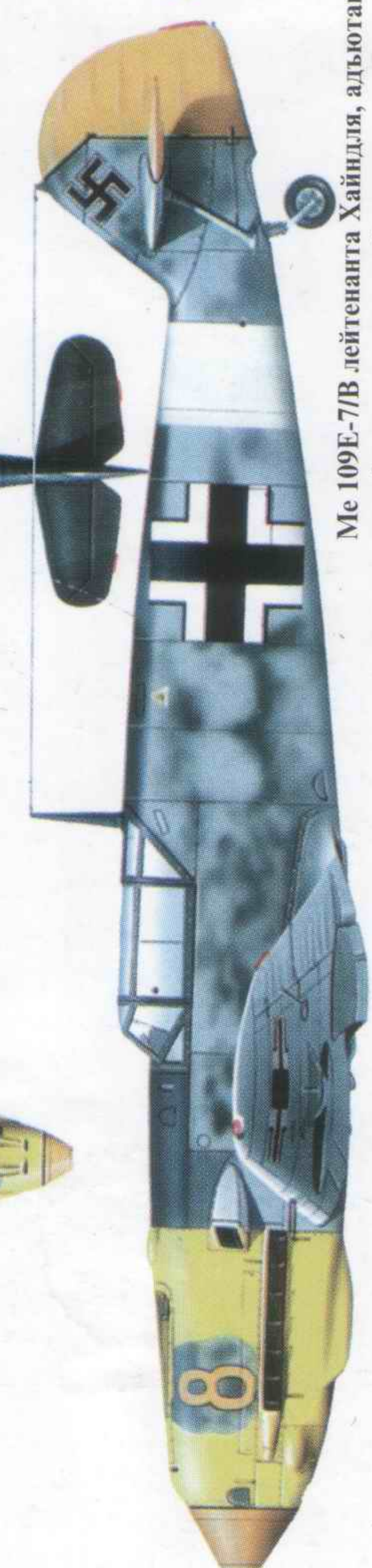
В истории Me 109T есть «белое пятно» - невозможно проследить судьбу отдельных серий. Известно, что часть машин в 1941 году была оборудована подвеской для дополнительного бака. Есть также информация об использовании в 1943 году на самолетах устройства GM 1, которое использовалось в 1940/41 г.г. на «Эмилях». Часть «Теодоров» не имела ускорителя, о чем свидетельствует факт существования машин Me 109T/Z. Не известно также, в чем заключались переделки 60 серийных «Теодоров», проводимые прямо на сборочной линии. Скорее всего переделка заключалась в монтаже GM 1, однако делать уверенные утверждения мы не можем.



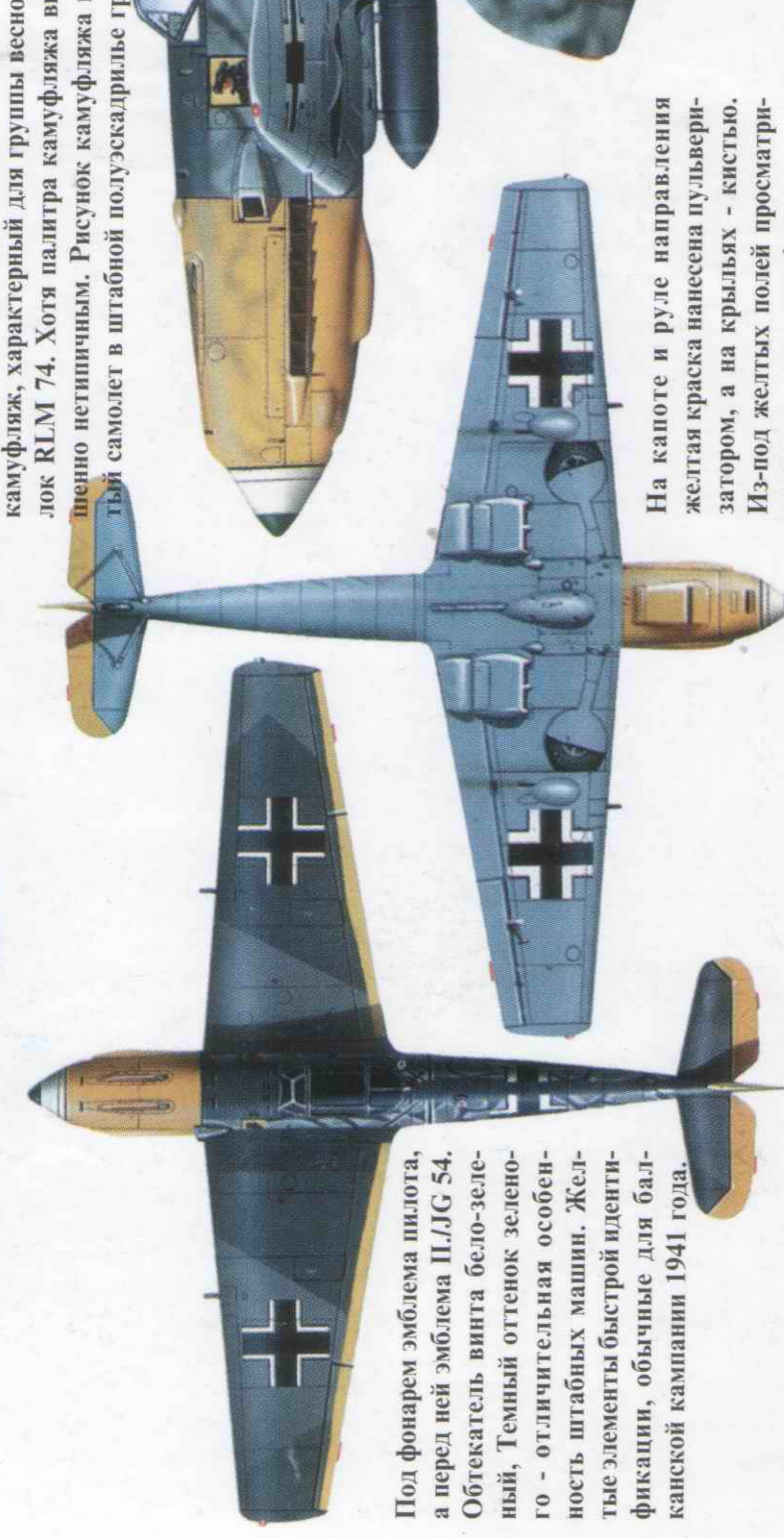
Me 109E-1, из истребительной группы, участвовавшей в маневрах весны-лета 1939 года. Стандартная окраска и обозначения. Желтый андреевский крест на фюзеляже и крыльях обозначал условного противника.



Me 109E-3 из I/JG 27, апрель 1941 года. Обозначения типичные для JG 27, тактический номер на капоте, а не на фюзеляже. Элементы быстрой идентификации сразу трех цветов: светло-желтого, темно-желтого и белого. Позднее у всех машин I/JG 27 закрасили желтые капоты краской RLM 74.



Me 109E-7/B лейтенанта Хайндля, альянса II/JG 54, Югославия, апрель 1941 года. Нестандартный камуфляж, характерный для группы весной-осенью 1941 года и состоящий из пятен RLM 75 и прожилок RLM 74. Хотя палитра камуфляжа выдержана в рамках правил, рисунок представляется совершенно нетипичным. Рисунок камуфляжа на крыльях предполагает, что самолет - шеврон и вертикальная полоса.

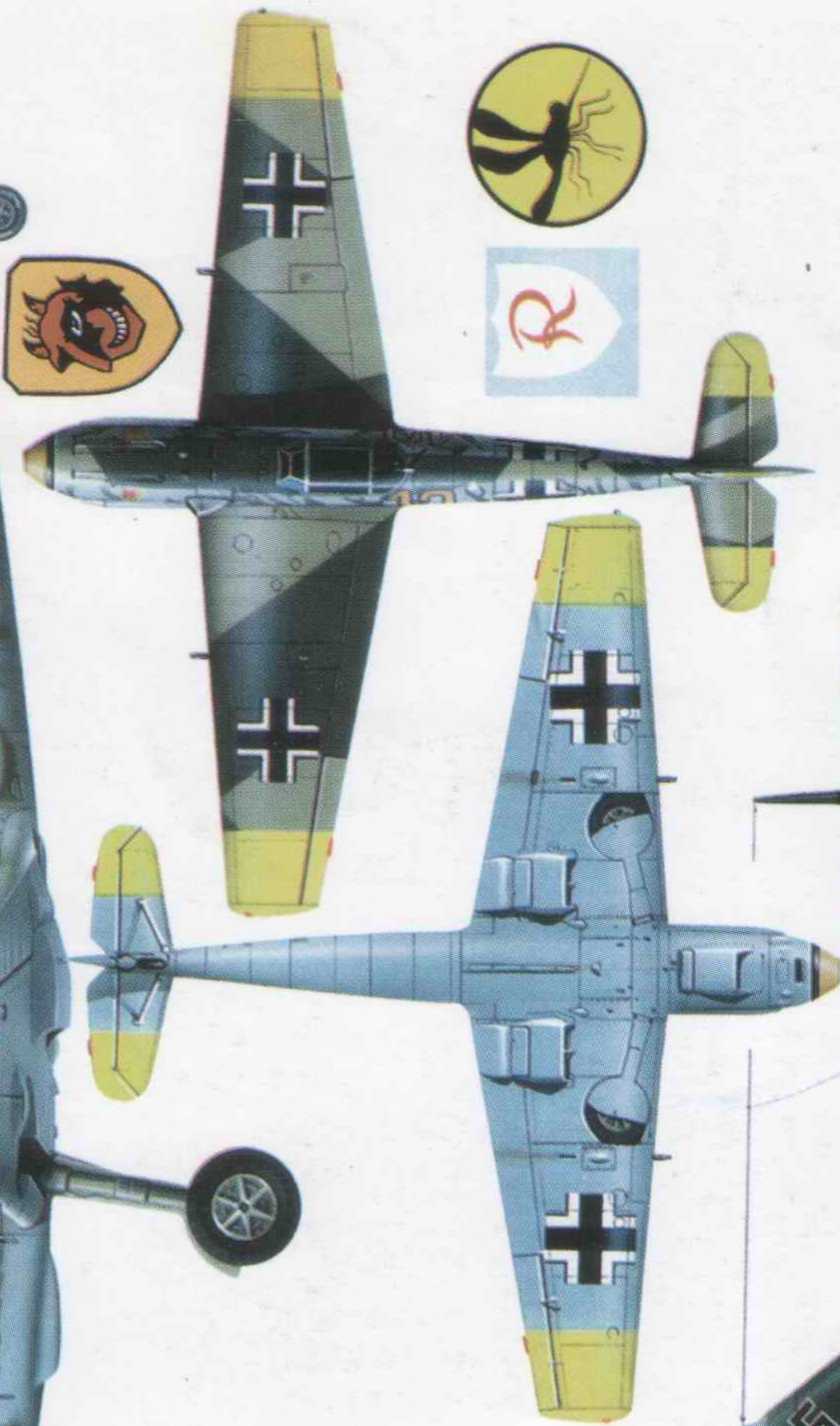


Под фонарем эмблема пилота, а перед ней эмблема II/JG 54. Обтекатель винта бело-зеленый, Темный оттенок зеленого - отличительная особенность штабных машин. Желтые элементы быстрой идентификации, обычные для балканской кампании 1941 года.

На капоте и руле направления желтая краска нанесена пульверизатором, а на крыльях - кистью. Из-под желтых полей просматривается рисунок камуфляжа.



Me 109E-4 из 9./JG 54 лейтенанта Йозефа Эберле, северная Франция, август 1940 года. Прототип позднего варианта камуфляжа II/JG 54, а также пример расположения элементов быстрой идентификации, принятых в ходе операции «Adlerangriff». Палитра 71/02 дополнена темно-зелеными пятнами на фюзеляже.



Me 109E (очевидно E-4) из 9./JG 2 обер-лейтенанта Редерса, северная Франция, весна 1941 года. Стандартный камуфляж 71/02, хоть и с необычной границей разделения верхнего и нижнего камуфляжа. Борта фюзеляжа выкрашены в темный цвет, скорее всего RLM 71. Поверхности фюзеляжа слегка блестят. Эмблема 9-й эскадрильи - комар - имело множество вариантов, выбор которых целиком зависел от вкуса и художественных навыков механиков.

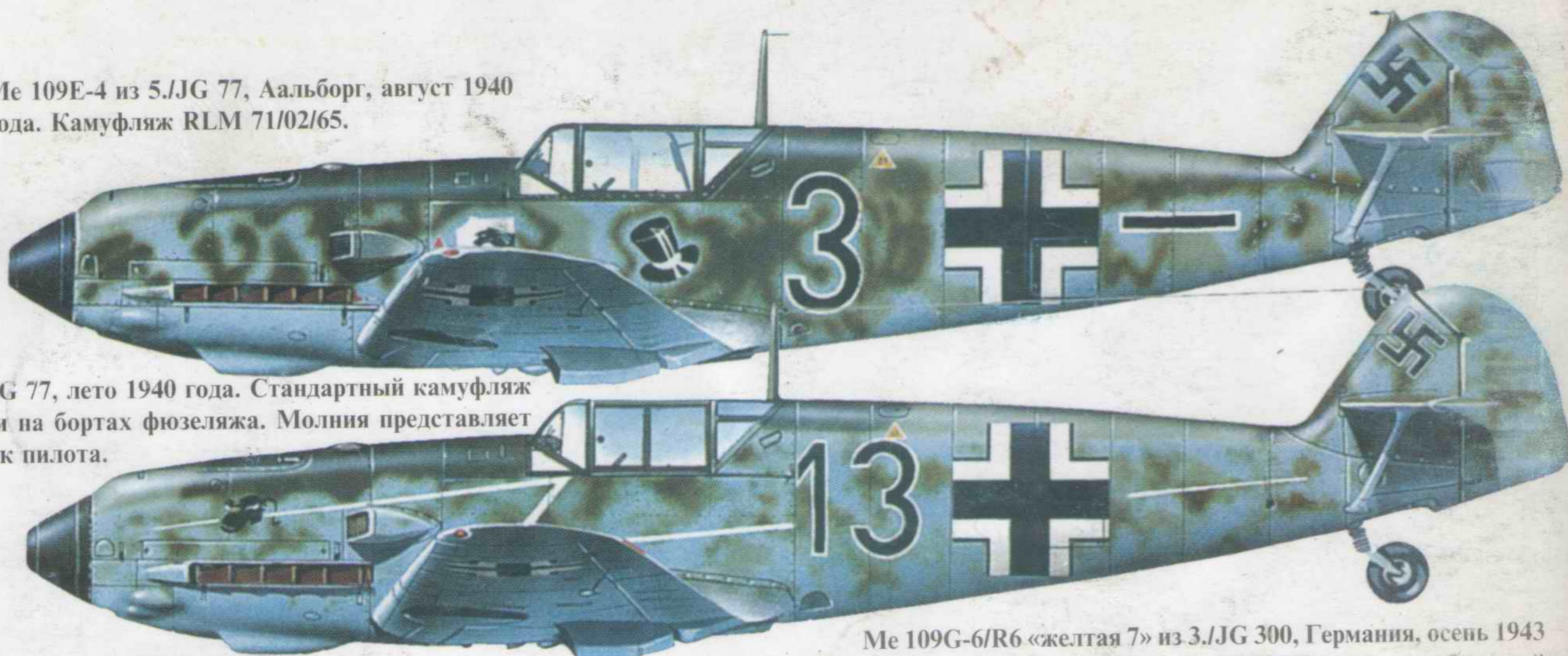
Me 109E-7/B из I./SchG 1, южный участок Восточного фронта, лето 1942 года. Камуфляж 74/75, желтые элементы быстрой идентификации. На верхней стороне фюзеляжа видны границы раздела 74 и 75, борта почти целиком выкрашены краской RLM 74.



Me 109E-4 из 5./JG 77, Аальборг, август 1940 года. Камуфляж RLM 71/02/65.



Me 109E-4 из 2./JG 77, лето 1940 года. Стандартный камуфляж дополнен пятнами на бортах фюзеляжа. Молния представляет собой личный знак пилота.



Me 109G-6/R6 «желтая 7» из 3./JG 300, Германия, осень 1943 года. Стандартный камуфляж 74/75/76, приспособленный для ночных полетов. Рама фонаря выкрашена краской RLM 66, а на обтекатель втулки винта видна желтая полоса, указывающая на эскадрилью.



Me 109G-6/R6 «желтая 15» из 3./JG 300, Бонн-Хангелар, Германия, осень 1943 года. Камуфляж как у предыдущего самолета, но фюзеляж покрыт дополнительными пятнами RLM 76.



Me 109G-12, созданный на базе «Густава-6», Германия, лето 1945 года. Камуфляж самолета достаточно редкий, встречался в конце войны.

Зелено-оливковые сегменты RAL 82 перемежались с темно-зелеными RAL 83. Обтекатель винта RAL 82, на борту красный тактический номер.



Me 109G-10, W.Nr. 613016, «желтая 7» из 1./JG 51, Прага, Чехословакия, май 1945 года. Большие темно-зеленые пятна RLM 82, носовая часть более светлая, покрашена RLM 83. Нос самолета и обтекатель винта черные. На хвосте трехцветная полоса быстрой идентификации (Reichsverteidigung) для JG 51. Концы крыльев белые. Шасси винно-красного цвета.



Me 109G-6/троп, «белая 9», 7./JG 27, Вена, Австрия, 1943 год. Несмотря на тропическую модификацию самолета, он несет стандартный европейский камуфляж, белый киль служит элементом быстрой идентификации в системе ПВО Рейха. Белая полоса на фюзеляже использовалась на самолетах, действующих на Средиземноморском ТВД. Новые тактические номера нанесены поверх старых, замазанных краской RLM 02.